SKRZYDLATA POLSKA

NR 40 (952) ● 5. X. 1969 ● ROK XXV XXXIX ● CENA 2 ZŁ



7 września br. odsłonięto na terenie byłej Szkoły Szybowcowej w Ustianowej pomnik, jako wyraz hołdu i pamięci dla wychowanków szkoły poległych na frontach II Wojny Światowej w walce z faszyzmem. O Ustianowej piszemy na stronach 4 i 5. Zdjęcie: B. Koszewski

ROK ZAŁOŻENIA: 1930



TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

Wyróżniony Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale — FAI

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (literatura, historia); JERZY POMIANOWSKI (sport, aerokluby); JANUSZ M. WOJCIECHOWSKI (technika, astronautyka). Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny — IRENA BĄKOWICZ

PRENUMERATA

Kwartalnie — 26 zł
Półrocznie — 52 zł
Rocznie — 104 zł

Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch”. Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch”, Warszawa, ul. Towarowa 28. Prenumeraty przyjmowane są do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.

Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch”, Warszawa, ul. Towarowa 28, tel. 20-46-88, konto PKO Nr 1-6-100024.

Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch” — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego” — Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 8017 P—4

WYDAWCA



WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

NASZE ROZMOWY

20-LECIE WYDAWNICTW KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI

NA początku października br. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, które od 18 lat wydają nasze czasopismo, obchodzą 20-lecie pożytecznej i wysoko ocenionej przez władze państwowe działalności edytorskiej. Wydawnictwa nasze znane są nie tylko w kraju, ale też poza jego granicami z dziesiątek interesujących publikacji, reprezentujących różne dziedziny wchodzące w zakres komunikacji i łączności, w tym również lotnictwa. Dorobek 20-lecia WKiŁ w liczbach jest wielki: książki i podręczniki — 2 399 tytułów, 40 020 arkuszy wydawniczych, 20 330 000 egzemplarzy. Jednorazowy nakład łączny czasopism wynosi 520 tysięcy egzemplarzy.

O publikacjach lotniczych naszego wydawnictwa rozmawiam z red. MICHAŁEM GOSZCZYŃSKIM, kierownikiem Redakcji Książek Transportu. Wszechstronna znajomość zagadnień lotniczych w połączeniu z długoletnim doświadczeniem edytorskim sprawiły, że red. Michał Goszczyński należy do bardzo cenionych pracowników naszego wydawnictwa. Z lotnictwem związał się od wczesnego dzieciństwa. Przeszedł wszystkie etapy szkolenia lotniczego, poczynając od modelarstwa, poprzez kurs szybowcowy w Ustianowej, do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Do 1943 roku pełnił funkcję instruktora-pilota lotnictwa bombowego w Anglii, po czym już do zakończenia wojny latał w 301 Polskim Dywizjonie Bombowym. Ogółem wykonał 76 lotów bojowych, w tym 28 nad Polskę. Po powrocie do kraju pracował jako inspektor wyszkolenia lotniczego w Departamencie Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, a następnie w Zarządzie Głównym Ligi Lotniczej. W tym okresie był autorem wielu programów i instrukcji lotniczych, które z niewielkimi zmianami przetrwały do dnia dzisiejszego.

Od sierpnia 1954 roku do chwili obecnej pracuje w naszych wydawnictwach. W 1956 roku powołany został do pracy w komisji restytucyjnej ARP. Był członkiem komisji rewizyjnej ZG Aeroklubu PRL, a następnie wiceprezesem ZG Aeroklubu PRL. Za zasługi w pracy zawodowej i społecznej red. Michał Goszczyński odznaczony został przez Radę Państwa PRL 22 lipca br. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

— Panie redaktorze — zwracam się do red. Michała Goszczyńskiego — przede wszystkim proszę o kilka informacji ogólnych na temat działu lotniczego naszego wydawnictwa.

— Dział lotniczy naszych wydawnictw, to dział mały, stanowiący do pewnego stopnia uzupełnienie działów lotniczych innych wydawnictw technicznych. Dlaczego jest działem małym? Zgodne to jest z porozumieniem międzywydawniczym oraz z wytycznymi Ministerstwa Kultury i Sztuki. Do głównych zadań tego działu należy wydawanie książek, mających na celu zaspokojenie potrzeb lotnictwa cywilnego. Jak nietrudno się domyślić, chodzi w tym przypadku o lotnictwo komunikacyjne, gospodarcze, sportowe i sanitarne, obejmujące wszystkie rodzaje służb: personel latający, techniczny, personel organizacji i kontroli ruchu lotniczego oraz osłony meteorologicznej. Ponadto wydajemy książki dla personelu instruktorskiego oraz młodzieży interesującej się lotnictwem, która zrzeszona jest w aeroklubach regionalnych podległych Aeroklubowi PRL oraz klubach Ligi Obrony Kraju. Młodzież ta stanowi przedszkole i zaplecze lotnictwa zawodowego.


Red. Michał Goszczyński

— W którym roku powstał dział lotniczy naszych wydawnictw oraz ile wydano tytułów o tematyce lotniczej?

— Rok 1951 był początkiem działalności naszych wydawnictw w dziedzinie lotniczej. Wtedy to ukazała się pierwsza praca pod redakcją prof. dr. Cezarego Berezowskiego. Jej tytuł brzmiał: „Zbiór konwencji lotniczych”, a wydano ją głównie dla studentów Wydziału Prawa Uniwersytetu Warszawskiego oraz pracowników lotnictwa komunikacyjnego. Od tego czasu do chwili obecnej wydano 74 tytuły książek o łącznej objętości 1 354 arkusze wydawniczych, przy czym łączny nakład tych publikacji wyniósł 308 tysięcy egzemplarzy.

— Jakimi założeniami, szczególnie w pierwszym okresie działalności, kierowała się redakcja przy wydawaniu książek o tematyce lotniczej

— Ze względu na zupełny brak na rynku księgarskim technicznej literatury lotniczej w języku polskim, skierowano uwagę na opracowanie serii niezbędnych książek, przeznaczonych do szkolenia personelu latającego i technicznego odbudowującego się lotnictwa komunikacyjnego. W latach 1952—1956 wydano 11 książek, wśród których znalazły się cztery pozycje dotyczące podstawowej nawigacji lotniczej, radionawigacji i astronawigacji, trzy pozycje z dziedziny organizacji i techniki wykonywania lotów w lotnictwie komunikacyjnym, dwie publikacje z zakresu meteorologii lotniczej oraz dwie przeznaczone dla personelu technicznego lotnictwa. To był początek.

— Co przyniosły lata następne?

— Od roku 1957 dział lotniczy naszych wydawnictw utrzymuje ścisłą współprace z dwoma stowarzyszeniami wyższej użyteczności publicznej, organizującymi, wychowującymi i szkolącymi młodzież zainteresowaną lotnictwem, a mianowicie Aeroklubem PRL i Ligą Obrony Kraju. Dzięki tej współpracy ustalono dwa główne kierunki działania wydawniczego: pierwszy — książki i podręczniki dla młodzieży zrzeszonej w Aeroklubie PRL przechodzącej szkolenie i trening samolotowy, spadochronowy i szybowcowy; drugi — książki popularyzujace lotnictwo i technike lotniczą dla potrzeb modelarni i kół lotniczych podległych Aeroklubowi PRL oraz klubów i modelarni Ligi Obrony Kraju.

— Czy współpraca ze wspomnianymi przez Redaktora stowarzyszeniami okazała się pożyteczna?

— Tak. Bardzo owocna, a wyniki bardzo dobre. W okresie ponad dwunastu lat wydano 37 tytułów obejmujących wszystkie dziedziny lotnictwa sportowego oraz wiele tytułów potrzebnych personelowi zatrudnionemu w lotnictwie, a przede wszystkim instruktorom lotnictwa sportowego. Wydaliśmy wiele tytułów, które doczekały się kolejnych wydań. Chciałbym w tym miejscu wymienić „Meteorologię dla wszystkich” Szczecińskiego (trzy wydania). Na uwagę zasługuje udana seria wydawnicza Aeroklubu PRL pod nazwą „Szkolenie szybowcowe”. Cykl ten obejmuje łącznie 11 tytułów.

— Na półkach księgarskich ukazały się już dalsze tytuły. Jakie zamierzenia ma redakcja w tej dziedzinie?

— Chciałbym z zadowoleniem stwierdzić, iż dobre efekty szkoleniowe i wydawnicze, uzyskane przy serii dotychczasowej, umożliwiły rozpoczęcie nowego cyklu wydawniczego pod nazwą „Wyczynowe szkolenie szybowcowe”, przeznaczonego dla bardziej zaawansowanych pilotów. Cykl ten obejmować będzie łącznie sześć tytułów. Dwa pierwsze można już nabyć w księgarniach.

— Sądzę, że w zamierzeniach redakcji są dalsze cykle wydawnicze. Mam na myśli serię szkoleniową: samolotową, spadochronową i modelarską. Czy tak?

— W opracowaniu mamy trzecią serię szkoleniową pod nazwą „Szkolenie samolotowe”. Zasób wiedzy tej serii zamknięto w ośmiu tytułach, a publikację tego cyklu zakończymy w 1971 roku. Uważamy za celowe przygotowanie do druku biblioteczki dla skoczków spadochronowych i modelarzy. Szczególnie zależy nam na spadochroniarzach, którzy odczuwają brak odpowiednich materiałów do szkolenia i treningu.

— Słyszałem o przyznaniu nagród autorom książek najlepiej popularyzujących technikę w ostatnich latach.

— Dwie pozycje uzyskały wyróżnienie. Są to prace inżynierów: Janusza Wojciechowskiego „Zdalne kierowanie modeli” oraz Wiesława Schiera „Miniaturowe silniki spalinowe”. Pierwsza z nich uzyskała nagrodę prezesa Komitetu Nauki i Techniki, natomiast druga nagrodę Ministra Oświaty i Szkolnictwa Wyższego.

— Plany wydawnicze na lata najbliższe?

— Zamierzenia redakcji mają na celu utrzymanie dotychczasowej współpracy z Zarządami Głównymi Aeroklubu PRL i LOK, przy jednoczesnym rozszerzeniu tematyki wydawniczej. Chodzi nam w tym przypadku o przedstawienie dorobku lotniczego zarówno w okresie 25-lecia PRL, jak również całej działalności naszego lotnictwa w latach 1909—1969. Interesująco, na przykład, zapowiada się „Zarys historii lotnictwa polskiego”. W cyklu popularyzującym dzieje naszego lotnictwa ukażą się monografie obejmujące: konstrukcje lotnicze, szybownictwo, spadochroniarstwo, komunikację lotniczą, lotnictwo sanitarne, modelarstwo lotnicze i sport samolotowy. Redakcja pragnie wydać w oparciu o zespół autorów „Skrzydlatej Polski” — „Małą encyklopedię lotniczą”. Praca ta ma szanse stać się dużym osiągnięciem edytorskim i jednocześnie będzie podsumowaniem działalności tego tak zasłużonego dla lotnictwa tygodnika jak i działu książek lotniczych naszych wydawnictw.

— Z okazji jubileuszu 20-lecia WKiŁ proszę przyjąć w imieniu naszych Czytelników życzenia dalszej owocnej pracy wydawniczej. Każdą nową książkę lotniczą powitamy z radością. Oby ich było jak najwięcej.

— Dziękuję.

Rozmawiał:
TADEUSZ MALINOWSKI

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **W POŁOWIE** września br. zakończyła się jedna z większych imprez turystycznych — Ogólnopolski Rajd po Borach Tucholskich „Szlakiem Stu z Nieba". Wśród gości honorowych rajdu byli: zwiadowcy grupy „Dziewięciu z Nieba", dowódca pułkownik Jan Miętki (pseudonim „Wirski"), radiotelegrafistka Józefa Kotyńska („Zoja"), Franciszek Nadolny („Chmura"), Alojzy Małachowski („Alosza") i Edmund Ernst („Mały"). Obok nich zasiedli: wdowa po zwiadowcy Leonie Piesiku (pseudonim „Brzoza") oraz byli partyzanci grupy „Wołga" — Leon Szmagliński („Czarny") i jego brat Wincenty („Wit"). O godzinie 13 nad metę rajdu nadleciał samolot, z którego na cześć „Dziewięciu z Nieba" wyskoczyło dziewięciu skoczków Aeroklubu Gdańskiego. Byli zwiadowcy dzielili się wspomnieniami sprzed 25 lat.

*

● **BYDGOSKI** oddział Polskich Linii Lotniczych LOT przewiózł już ponad 1 000 pasażerów. Od połowy miesiąca września na linii Bydgoszcz — Warszawa — Bydgoszcz lata drugi samolot pasażerski.

*

● **W MIEJSCOWOŚCI** Olszyny (pow. gorlicki) odsłonięto 7 września br. pomnik dla upamiętnienia tragicznej śmierci siedmiu bohaterskich lotników polskich z 301 Dywizjonu Bombowego, którzy w nocy z 16 na 17 sierpnia 1944 r., lecąc z Włoch z ładunkiem broni dla powstańców Warszawy, zostali zestrzeleni przez hitlerowców. Pomnik ufundowany został przez załogę Zakładów Materiałów Izolacyjnych w Gorlicach. W uroczystości wzięli udział mieszkańcy okolicznych miejscowości. Uczcili oni chwilą milczenia pamięć poległych żołnierzy polskich w II wojnie światowej, w tym również lotników, walczących o wolność naszej ojczyzny.

*

● **PILOCI ZESPOŁU** Lotnictwa Sanitarnego w Katowicach przelecieli w 1968 roku 120 tysięcy km. Przewieziono ogółem do różnych szpitali, klinik i sanatoriów w kraju 450 ciężko chorych.

*

● **ROZEGRANE** z początkiem września br. Spadochronowe Mistrzostwa Ziemi Białostockiej przyniosły piękny sukces Romanowi Łapuckiemu. Drugie miejsce zajął Jerzy Brański, a trzecie Zbigniew Sołbut. W czasie mistrzostw wykonany został 7-tysięczny skok spadochronowy. Tyle bowiem skoków wykonali członkowie sekcji spadochronowej Aeroklubu Białostockiego od chwili jej utworzenia.

● **DZIĘKI** czynom społecznym mieszkańców Siemiatycz oddano do użytku lądowisko dla samolotów sanitarnych. Lądowisko, które znajduje się w rejonie miasta, przejął dyrektor Wojewódzkiej Kolumny Transportu Sanitarnego w Białymstoku.

*

● **PIERWSZE** Szybowcowe Mistrzostwa Aeroklubu Pomorskiego, przeprowadzone z początkiem września br., zakończyły się sukcesem zawodnika Aeroklubu Kujawskiego Piotra Wielicha. Zdobył on puchar „Gazety Pomorskiej".

*

● **NA LOTNISKU** Aeroklubu Włocławskiego w Kruszynie zakończyły się 7 września br. V Spadochronowe Mistrzostwa Pomorza. Tytuł mistrzowski wywalczył reprezentant Aeroklubu Pomorskiego Ryszard Lubkowski. Drugie miejsce zajął Sylwester Jakubowski z Inowrocławia, a trzecie Janusz Talarczyk z Bydgoszczy.

*

● **NA STADIONIE „MOTORU"** w Lublinie zakończyły się w pierwszej połowie września br. zawody spadochronowe. W klasyfikacji indywidualnej zwyciężył Stefan Czerwonka z Dęblina. W klasyfikacji drużynowej piękny sukces odniosła ekipa WKS „Orlęta", również z Dęblina.

*

● **24 WRZEŚNIA** br. odbyło się w Warszawie kolejne zebranie koła SIMP (Stowarzyszenie Inżynierów Mechaników Polskich) przy Dowództwie Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Na zebraniu omówiono plan pracy koła na przyszłość oraz przyjęto nowych członków.

*

● **TRZECIE** z kolei Międzynarodowe Zawody Spadochronowe rozegrane w Łodzi przyniosły piękny sukces skoczkom Aeroklubu Łódzkiego. W klasyfikacji indywidualnej kobiet zwyciężczynią odniosła Krystyna Kotlarek - Bednarz. Otrzymała ona puchar ufundowany przez Związek Młodzieży Socjalistycznej. W klasyfikacji mężczyzn pierwszy był Władysław Urbuś, który zdobył puchar Ministra Obrony Narodowej. Zespołowo najlepszą drużyną okazała się pierwsza reprezentacja Aeroklubu Łódzkiego w składzie Bożena Muszkiet, Władysław Urbuś i Józef Wolski. Otrzymali oni puchar przewodniczącego Prezydium Rady Narodowej miasta Łodzi. Drugie miejsce wywalczyła drużyna z Wilna.

JESIENNE MANEWRY WOJSK UKŁADU WARSZAWSKIEGO

ZGODNIE z planem szkolenia Zjednoczonych Sił Zbrojnych państw — sygnatariuszy Układu Warszawskiego, w trzeciej dekadzie września odbyły się na terytorium Polski wspólne manewry armii sojuszniczych, w których wzięły udział wydzielone wojska sił zbrojnych ZSRR, CSRS, NRD i Polski. Wraz z innymi rodzajami broni w ćwiczeniach wzięło udział również lotnictwo bezpośredniego wsparcia wojsk oraz żołnierze wojsk powietrzno-desantowych. Manewrami, noszącymi nazwę „Odra — Nysa 69", kierował minister Obrony Narodowej PRL, generał broni Wojciech Jaruzelski.

W dniu 24 września, w godzinach porannych, w rejon ćwiczeń przybyli przedstawiciele najwyższych władz partyjnych i państwowych: Władysław Gomułka, Marian Spychalski, Józef Cyrankiewicz, Edward Gierek, Stanisław Kociołek, Władysław Kruczek, Ignacy Loga - Sowiński, Ryszard Strzelecki, Mieczysław Moczar, Czesław Wycech, Zygmunt Moskwa. Manewry obserwowali także pierwsi sekretarze komitetów wojewódzkich PZPR i przewodniczący prezydiów wojewódzkich rad narodowych z różnych regionów kraju.

Manewry były świadectwem wspaniałego wyszkolenia żołnierzy, wzorowej pracy sztabów, głębokiej wiedzy wojskowej dowódców. Były one przeglądem naszej niezawodnej siły obronnej i potęgi armii państw -członków Układu Warszawskiego, którego mocnym ogniwem jest Ludowe Wojsko Polskie.

(z)

BOHATERSKI PILOT URATOWAŁ DROGOCENNĄ MASZYNĘ

3 września br. na lotnisku Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie, w obecności komendanta szkoły płk pil. dra Józefa Kowalskiego, zastępcy komendanta d/s politycznych płk mgra Mariana Woźniaka, dyrektora gabinetu ministra Przemysłu Maszynowego mgra Ryszarda Grochockiego, przedstawiciel Zjednoczenia oraz producenta samolotów „Iskra", odbyło się uroczyste wręczenia symbolicznych upominków **kpt. pil. Kazimierzowi Kuźniarowi i st. kpr. pchor. Wojciechowi Ochockiemu**, w dowód uznania za dokonanie bohaterskiego czynu — uratowanie samolotu „Iskra" podczas lotu szkoleniowego w sytuacji grożącej narażeniem życia i wymagającej wykazania pełnego opanowania, troski o sprzęt i odpowiedzialności moralnej i prawnej.

Po wykonaniu lotu szkoleniowego z zadaniem przechwycenia celu nad chmurami, lecąc w kierunku lotniska instruktor WOSL kpt. pil. Kazimierz Kuźniar i st. kpr. pchor. Wojciech Ochocki stwierdzili, iż silnik maszyny przestał pracować. Kolejne próby uruchomienia silnika nie dały rezultatu. Mając zezwolenie kierownictwa lotów na opuszczenie przez załogę samolotu, kpt. Kuźniar zdecydował jednak przebić chmury na nie pracującym silniku i lądować. Na komendę instruktora podchorąży wypuścił podwozie, zaś kpt. Kuźniar prowadząc po mistrzowsku maszynę w locie szybowym naleciał na pas startowy i zdołał szczęśliwie wylądować, ratując samolot od zniszczenia.

Mjr pil. I klasy Kazimierz Kuźniar za swój bohaterski czyn odznaczony został przez Radę Państwa Złotym Krzyżem Zasługi.

SUKCES JERZEGO ADAMKA I HENRYKA MUSZCZYŃSKIEGO W JUGOSŁAWII

ZAKOŃCZONE ostatnio mistrzostwa szybowcowe Jugosławii w Nowym Sadzie zakończyły się pełnym sukcesem naszych reprezentantów — JERZEGO ADAMKA i HENRYKA MUSZCZYŃSKIEGO. Zdobyli oni dwa pierwsze miejsca w ogólnej klasyfikacji mistrzostw.

Zwycięstwo odniósł Jerzy Adamek, który zdobył w pięciu konkurencjach 4 916 punktów. Tylko minimalnie gorszy od Adamka był zdobywca drugiego miejsca Henryk Muszczyński, który zgromadził 4 910 pkt. O przewadze Polaków najlepiej świadczy różnica punktów dzieląca ich od trzeciego z kolei zawodnika, reprezentanta gospodarzy Vasilje Stepanovicia, który zgodnie z regulaminem uzyskał tytuł mistrza swojego kraju zdobywając 4 128 pkt.

Triumf naszych szybowników jest tym cenniejszy, że latali oni na jugosłowiańskich szybowcach „Delfin" (zbudowany na wzór „Foki", ale o gorszych własnościach lotnych, wolniejszy). Pozostali zawodnicy latali również na „Delfinach" oraz „Weihe" i „Ilindenka".

Sukces Jerzego Adamka jest pierwszym zwycięstwem polskiego szybownika na mistrzostwach Jugosławii. Dotychczas najlepsze wyniki uzyskali Edward Makula (1957 r.) i Bogdan Wodyński (1959 r.), którzy zajęli drugie miejsca.

Polacy atakowali w każdej konkurencji. Dwukrotnie najlepszy wynik uzyskał Adamek, tyle razy też wygrał Muszczyński. W jednym z najbliższych numerów zamieścimy obszerniejszą relację z Jugosławii pióra kierownika ekipy Janusza Krasickiego.

(p)

MINISTER KOMUNIKACJI FINLANDII W POLSCE

W dniach 15 — 19 września br. przebywał w Polsce minister komunikacji Finlandii Paavo Aitio. W skład delegacji wchodzili również: sekretarz generalny ministerstwa Klaus Hakkanen i dyrektor generalny Lotnictwa Cywilnego w Ministerstwie Komunikacji Kaarlo Jaakko Temmes.

W pierwszym dniu pobytu w naszym kraju goście fińscy przeprowadzili rozmowy z ministrem komunikacji mgr. Mieczysławem Zajfrydem i przedstawicielami kierownictwa resortu na tematy związane z dalszą współpracą transportu obu krajów. Rozmowy, w których uczestniczył również dyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego mgr Mieczysław Kowieski, dotyczyły między innymi dotychczasowej współpracy lotnictwa cywilnego obu krajów jak i perspektyw jej dalszego rozwoju. Jak wiadomo, Polskie Linie Lotnicze LOT utrzymują od pewnego czasu regularną linię lotniczą do Helsinek. Goście fińscy zwiedzili również Międzynarodowy Dworzec Lotniczy na Okęciu. Minister P. Aitio i towarzysze mu osoby udali się następnie do Krakowa, Zakopanego i na Śląsk, gdzie zwiedzili zabytki historyczne oraz obiekty komunikacyjne i turystyczne.

Delegacja fińska zwiedziła także tereny b. hitlerowskiego obozu masowej zagłady w Oświęcimiu—Brzezince. Oddając hołd ofiarom faszystowskiego barbarzyństwa, złożyła ona wieniec pod międzynarodowym pomnikiem—mauzoleum w Brzezince. W ostatnim dniu pobytu w naszym kraju minister Paavo Aitio został przyjęty przez kierownika Ministerstwa Spraw Zagranicznych — Zygfryda Wolniaka.

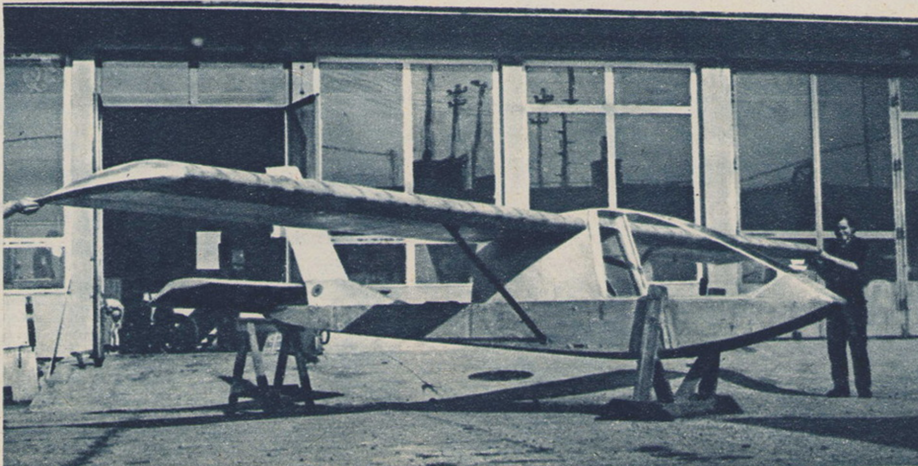
W godzinach popołudniowych 19 września delegacja fińska udała się w podróż powrotną do kraju.

H. Ż.

„PRZĄŚNICZKA" NA LOTNISKU AEROKLUBU ŁÓDZKIEGO

DNIA 11 września br. skrzydła i kadłub samolotu budowanego przez łódzkich amatorów-konstruktorów: **Jarosława Janowskiego, Stefana Polawskiego i Witolda Kalitę** zostały przetransportowane z mieszkania Janowskiego przy ul. Nowomiejskiej 2 na lotnisko Aeroklubu Łódzkiego. Ponieważ klatka schodowa starej kamienicy czynszowej okazała się zbyt wąska, część samolotu windowano przez okno pokoju na drugim piętrze, przy pomocy liny i krążka. Całą „operację" obserwował z zainteresowaniem tłum ciekawskich, wypełniających podwórze. Wszystko skrzętnie zarejestrowały kamery warszawskiej telewizji i Polskiej Kroniki Filmowej. Budowniczowie samolotu przewidują, że w ciągu kilkunastu najbliższych dni zakończą wszystkie prace kosmetyczne przy swoim samolocie. Będzie on pomalowany na jasnoszary kolor.

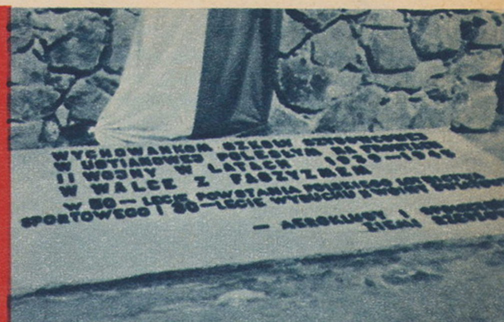
Na zdjęciu: „Prząśniczka" na łódzkim lotnisku Lublinek.



Zdjęcie: Z. Szulc

LOTNIKOM POLSKIM

USTIANOWA 7. IX. 1969



Płyta u stóp pomnika.

7 września 1969 roku odsłonięto pomnik na terenie byłej Szkoły Szybowcowej w Ustianowej.

Na uroczystość przybyli: przedstawiciele władz wojewódzkich z sekretarzem KW PZPR w Rzeszowie Stanisławem Rybą, delegacja Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie, przedstawiciele ZG Aeroklubu PRL, władz miejscowych, seniorzy lotnictwa, delegacje aeroklubów regionalnych, przedstawiciele ZBoWiD, byli pracownicy Ustianowej, delegacje młodzieży.

Dokonując odsłonięcia pomnika sekretarz KW PZPR w Rzeszowie Stanisław Ryba oddał hołd lotnikom poległym w kampanii wrześniowej oraz wychowankom szkoły, którzy zginęli w walce z faszyzmem. W swoim wystąpieniu podkreślił on imponujący dorobek 25-lecia Polski Ludowej, w tym osiągnięcia uzyskane zarówno w lotnictwie cywilnym jak wojskowym.

Tego samego dnia wielotysięczna rzesza mieszkańców Ziemi Ustrzyckiej, na terenie której znajdowała się szkoła w Ustianowej, manifestowała w trzydziestą rocznicę tragicznego września.

Pomnik, dzieło architektów Marii i Łukasza Juraszyńskich, góruje nad terenami byłej szkoły, nad którymi w okresie międzywojennym latały setki szybowców. Surowa, strzelista bryła z kamienia łupanego, z wkomponowanymi metalowymi skrzydłami szybowca typu „Pliszka", świetnie harmonizuje z ukształtowaniem terenu.

Myśl upamiętnienia tych, którzy latali w Ustianowej i zginęli w walce z wrogiem w okresie II Wojny Światowej, zrodziła się wśród działaczy lotniczych aeroklubów działających na obszarze Ziemi Rzeszowskiej. Inicjatywa działaczy lotniczych Rzeszowa, Krosna, Mielca i Stalowej Woli została w pełni urzeczywistniona.

Stanął pomnik.

*

Odkrycia Ustianowej dokonali członkowie Związku Awiatycznego Studentów Politechniki Lwowskiej w 1931 roku. Wyprawa dęblińskiej samodzielnej sekcji szybowcowej Lubelskiego Klubu Lotniczego — w oparciu o umowę z Aeroklubem Lwowskim — miała początkowo udać się do Bezmiechowej. Jednak przed wyruszeniem w drogę kierownik wyprawy por. pil. Tadeusz Kurowski otrzymał propozycję Związku Awiatycznego skierowania się do Ustianowej, wypróbowania tam nowych terenów, przy czym Związek Awiatyczny ofiarowywał bezinteresowną pomoc w tym przedsięwzięciu. Tak więc wojskowi zaczęli latać w Ustianowej. W okresie pierwszej wyprawy wykonano 316 lotów i wylatano ponad 18 godzin. Wspomniana wyprawa miała charakter eksperymentalny, przy czym poza celami sportowymi głównie chodziło o zebranie doświadczeń w przygotowaniach kandydatów na wojskowych pilotów samolotowych, poprzez szkolenie szybowcowe.

Drugą wyprawę sekcja dęblińska zorganizowała w 1932 roku, a trzecią w 1933 roku, przy czym kierownikiem kursu treningowego był ówczesny mjr pil. Bolesław Stachoń. W okresie tej właśnie wyprawy pilotami szybowcowymi kategorii B zostali między innymi Adam Dziurzyński i Władysław Janica. Po ustawieniu w Ustianowej dwóch hangarów brezentowych, przywiezionych z Dęblina, zainstalowaniu agregatów elektrycznych i przybyciu kilku warsztatowców — powstał Wojskowy Obóz Szybowcowy. W 1934 roku nawiązano ściślejszą współpracę z Bezmiechową. Stanisław Brzezina dokonał na szybowcu typu „Komar" przelotu z Ustianowej do Sanoka (30 km).

W 1935 roku obóz otrzymał trzeci hangar brezentowy, zaś z dwóch poprzednich zdjęto brezent i obito je deskami i papą. Jesienią 1935 roku przeprowadzono III z kolei Krajowe Zawody Szybowcowe, w czasie których dokonano licznych

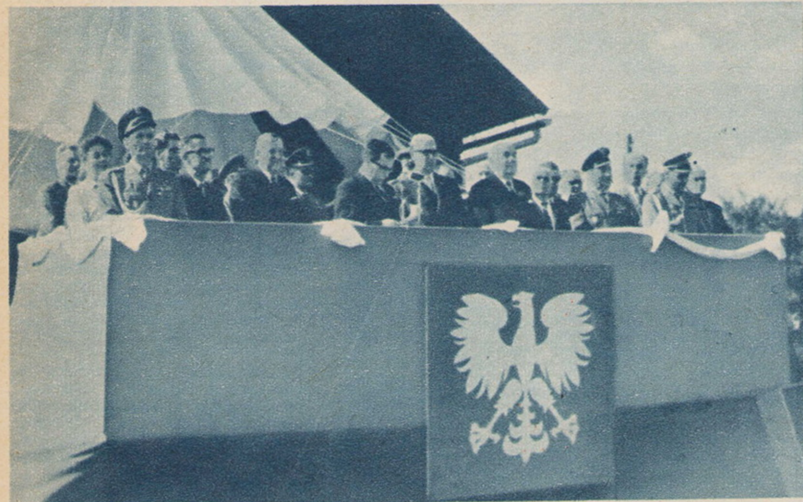


Po lewej: Pomnik góruje nad terenami Ustianowej. Powyżej: Chwila milczenia i zadumy pod pomnikiem; pierwszy z prawej ostatni komendant Obozu Szybowcowego — Edward Peterek.

wyczynów i ustanowiono nowe rekordy Polski. W 1936 roku wybudowano hangar na szczycie Żukowa. Zainstalowano wyciągarkę. Cały ośrodek składał się z Ustianowej centralnej, Żukowa, Równi i Gromadzyna. W Ustianowej szkolono grupy po 16—20 uczniów. Najmniej zdolnych uczniów, tak zwanych „cyrkowców", przydzielono do grupy specjalnej. W 1936 roku przeszkolono na szybowcach doświadczalną grupę narciarzy, a m. in.: Stanisława Marusarza i Bronisława Czecha (w okresie późniejszym otrzymał on uprawnienia instruktora szybowcowego). Narciarze okazali się bardzo dobrym materiałem na pilotów szybowcowych. Tego samego roku przeprowadzono IV Krajowe Zawody Szybowcowe, które zgromadziły na starcie w Ustianowej najlepszych szybowników kraju.

Począwszy od 1937 roku komendantem Wojskowego Obozu Szybowcowego został mjr pil. Edward Peterek. W tym samym roku nastąpiła zmiana nazwy ośrodka z Wojskowego Obozu Szybowcowego na Obóz Szybowcowy. Obóz ten podlegał Departamentowi Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji. W 1937 roku Ustianowa otrzymała szybowce „Salamandra", „Delfin" i „Rekin". Wybudowano elektrownię. Powstał projekt budowy wielkiego ośrodka szybowcowego na Równi (1,5 km od Ustianowej).

Po uroczystości odsłonięcia pomnika. Złożono już wieńce. Płonie znicz. W powietrzu defilują maszyny.



Od lewej: Na trybunie zajęli miejsca przedstawiciele władz państwowych i politycznych, wojskowych, lotniczych organizacji młodzieżowych, seniorzy lotnictwa, byli pracownicy Obozu Szybowcowego. Poniżej: Na szczycie, z którego wzlatywały szybowce, stoi pomnik.

Zdjęcia B. Koszewski

W związku z reorganizacją szkolenia i nowymi przepisami o szybownictwie, przeprowadzono w listopadzie 1937 roku dwa kursy unifikacyjne.

Od 1938 roku Obóz Szybowcowy szkolił 50—70 grup pilotów w kategoriach A i B, przy czym w skład każdej grupy wchodziło od 16 do 20 uczniów. W okresie letnim przeprowadzono trzy kursy unifikacyjne, zarówno dla pilotów, jak i dla instruktorów szybowcowych.

Nasilenie szkolenia w kategoriach A, B i C nastąpiło w 1939 roku. Prowadzono je na 54 startach. Szkolenie i trening zakończono 6 września 1939 roku. Stan szybowców na ten dzień wynosił 774 egzemplarze, przy czym większość stanowiły „Wrony", „Żaby", „Salamandry" i „Czajki". Ostatnie loty szkolne i wyczynowe przeprowadzono 6 września 1939 roku. Tego dnia Kazimierz Brzeski i Władysław Janica przystąpili do ściągania szybowców z hangaru położonego na szczycie Żukowa do hangaru na lądowisku.

Warto wiedzieć, że w 1939 roku w Ustianowej szkolono miesięcznie około 300 pilotów, przy czym w miesiącach lipcu i sierpniu przeszkolono ponad 2 tysiące pilotów.

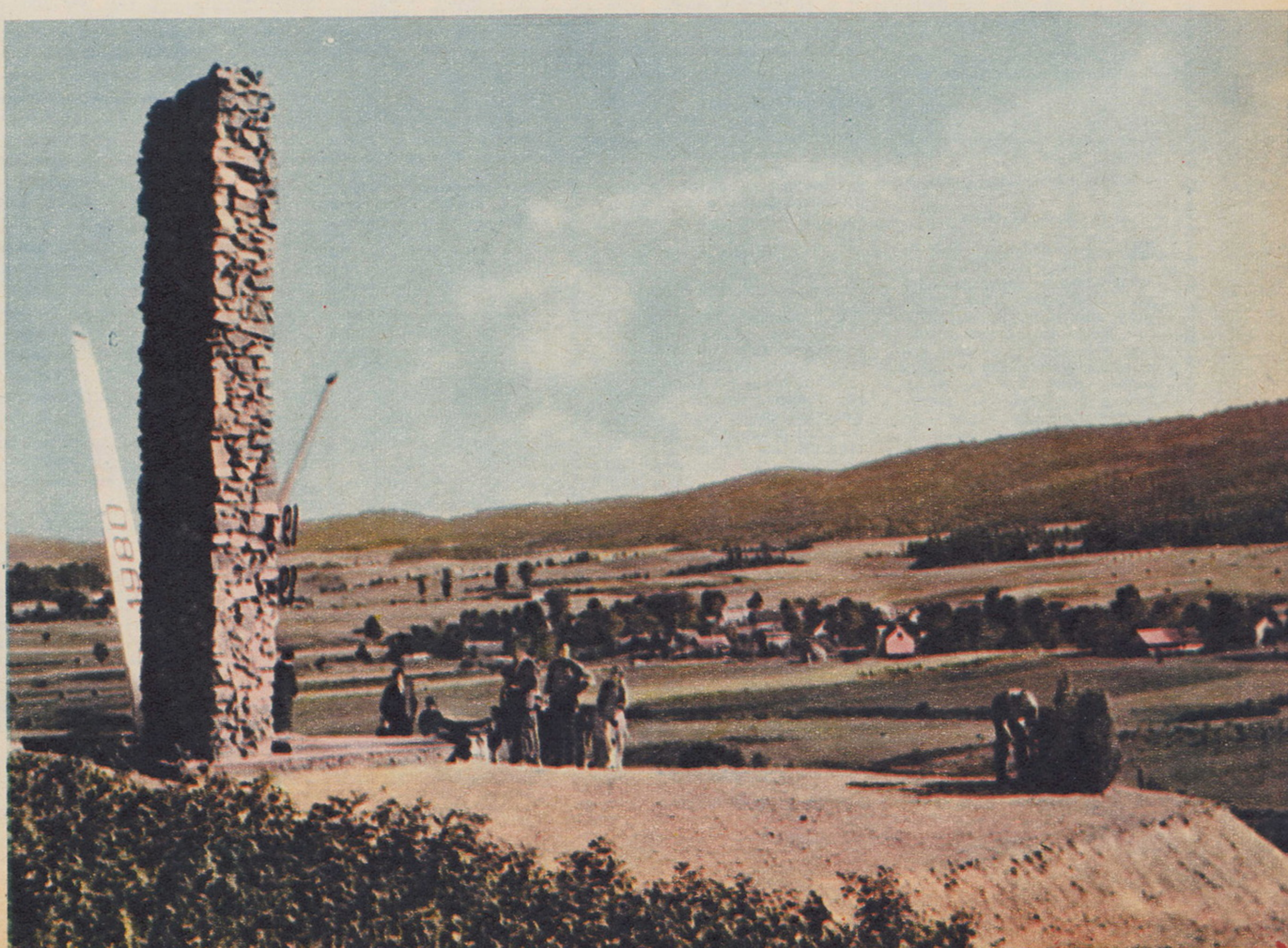
Dolina Ustianowej i okoliczne grzbiety Żukowa, Karolika i Gromadzyna mają ukształtowanie, które odpowiadało wielu potrzebom ówczesnego szybownictwa. Szkolenie dużych grup uczniów równocześnie, w sposób bezpieczny, wymaga, aby zbocza przechodzące w obszerne wybiegi ciągnęły się na dużej przestrzeni. Takie właśnie wybiegi dwóch zboczy, długości około ośmiu kilometrów, ma Ustianowa. Zbocza Ustianowej są pokrajane poprzecznymi fałdami terenu, które umożliwiają szkolenie przy wiatrach o kierunkach równoległych do doliny. Dzięki tym warunkom terenowym i dostosowaniu do nich metodyki szkolenia, ówczesne szkolenie zdolniejszych pilotów do kategorii C nie przekraczało w Ustianowej dwóch tygodni.

*

W okresie powojennym sekcja szybowcowa Aeroklubu Podkarpackiego organizowała wyprawy do Ustianowej, jak również prowadziła tam szkolenie na obszarach szybowcowych.

Wielu młodych pilotów przeżywało wtedy piękne chwile: konfrontacje opowiadań tych, którzy latali tutaj przed wojną z własnymi doznaniami i wrażeniami z lotów nad terenami Ustianowej. Piloci opowiadali później, że wzloty ze zbocza Żukowa należały do najwspanialszych w ich życiu.

TADEUSZ MALINOWSKI



III Nocne Zawody Spadochronowe Ziemi Kieleckiej

Na lotnisku Kieleckiego Aeroklubu już po raz trzeci zorganizowano ciekawą i pożyteczną imprezę spadochronową — III Nocne Zawody Ziemi Kieleckiej. Gospodarze przygotowali się starannie do przyjęcia zaproszonych oraz miejscowych zawodników. Na czele komitetu organizacyjnego zawodów stanął kierownik Wydziału Propagandy KW PZPR **Andrzej Pierzchała.**

Kieleckie zawody mają dobre tradycje. Tu debiutowali znani dziś zawodnicy m. in. **Krystyna Ligocka, Stanisław Sidor,** tu bito rekordy krajowe (bracia **Pewelkiewiczowie**).

I konkurencja — to skoki indywidualne z 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu. Skokami kieruje instr. **Kazimierz Pela,** pilotem „aena" jest **Andrzej Dudziński,** a sędziuje komisja pod wodzą **Mariana Kamińskiego.** Skoczkowie walczą na spadochronach ST—5 i PTCH—6. Wyniki pierwszej konkurencji są zadowalające. Mimo trudnych warunków terenowych (góry!) zawodnicy lądowali w granicach metra od centrum. Pierwszym zwycięzcą okazał się kielczanin **Marian Szczygłowski** — 687,6 pkt., który wyprzedził **Lesława Panasia** z Rzeszowa i **Ryszarda Kudłka** z Jeleniej Góry. Wszyscy zawodnicy wykazali wielką wolę walki. Średnia wieku 16 skoczków — dwadzieścia lat.

II konkurencja to skoki grupowe — dzienne — z wysokości 1000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu. Próba ta obfitowała w wiele niespodzianek i losy ważyły się do ostatniej chwili. Niezwykle ambitnie walczyła drużyna mielecka. Wyniki: 1. Krosno — 1 600,2 pkt., 2. Mielec — 1571,9 pkt., 3. Kielce — 1 520,2 pkt.

Ale prawdziwy urok kieleckich zawodów to skoki nocne. Piękna sceneria i sportowa rywalizacja na wysokim poziomie! Mówią o tym wyniki na przykład **K. Gonery** — 0,24 m, czy **L. Panasia** — 0,50 m w nocnych skokach celnościowych.

Ostatnią konkurencją były nocne skoki grupowe z wysokości 1 000 m. Dopiero tu „lwi pazur" pokazali gospodarze. W rezultacie ośmiodniowych zmagań ustalono następującą klasyfikację końcową. Indywidualnie: 1. **Marian Szczygłowski** (Kielce), 2. **Lesław Panaś** (Rzeszów), 3. **Wiesław Targoński** (Rzeszów). Drużynowo: 1. **Kielce,** 2. **Krosno,** 3. **Mielec.**

W czasie wolnym od skoków uczestnicy zawodów zwiedzili Ziemię Kielecką i złożyli wiązankę kwiatów pod pomnikiem walk partyzanckich na św. Katarzynie.

Zakończenie zawodów miało charakter uroczysty, przybyło wielu gości, a Aeroklub Kielecki otrzymał z rąk wiceprzewodniczącego WKKFiT **Kabały** proporzec „Za zasługi w sporcie".

Marta Domagała



Przy lądowaniu — nogi jak najbliżej centrum.
Zdjęcie: J. Balikowski



Marian Szczygłowski

ZOBOWIĄZANIA AEROKLUBU ŚLĄSKIEGO

Dla uczczenia 25-lecia Polski Ludowej i 50-lecia lotnictwa sportowego w Polsce członkowie i pracownicy Aeroklubu Śląskiego, przy szerokiej i bezinteresownej pomocy śląsko - zagłębiowskich zakładów pracy, podjęli i zrealizowali szereg zobowiązań. Czyn społeczny miał na celu poprawienie funkcjonalności i wyposażenia aeroklubu, a przez to poszerzenie zakresu działalności lotniczej.

W trakcie realizacji zobowiązań całkowicie przebudowano wnętrze budynku głównego, co przyczyniło się do poprawy warunków bezpieczeństwa i estetyki w pracy. Dokonano renowacji i uzupełnienia wyposażenia kwaterunkowego oraz założono wewnętrzną sieć telefoniczną. Zmodernizowano drogi dojazdowe, chodniki oraz urządzono parkingi.

Wartość wykonanych dotychczas zobowiązań, liczonych wspólnie z uzyskaną pomocą od społeczeństwa i zakładów pracy województwa katowickiego, wynosi 350 tysięcy złotych.

Prace nad rozbudową Aeroklubu Śląskiego trwają i będą nadal kontynuowane. Zarząd aeroklubu serdecznie dziękuje wszystkim, którzy przyczynili się do realizacji zobowiązań i rozbudowy lotnictwa w województwie katowickim.

A oto kilka jeszcze informacji z Aeroklubu Śląskiego.

*

Dla uczczenia tegorocznych jubileuszów Aeroklub Śląski wspólnie z Zarządem Wojewódzkim ZMS oraz Wojewódzkim Komitetem Kultury Fizycznej i Sportu zorganizuje międzynarodowe zawody spadochronowe, a następnie samolotowe mistrzostwa Śląska.

*

W lipcu na lotnisku Aeroklubu Śląskiego odbył się obóz szkoleniowy z udziałem 14 uczestników — uczniów szkół średnich.

Uczestnicy kursu wykazali wiele zapału w lotach oraz przepracowali 120 godzin w czynie społecznym. 8 młodych pilotów po szkoleniu podstawowym rozpoczęło loty za samolotem.

*

W czerwcu na lotnisku w Katowicach rozegrano I Klubowe Zawody Spadochronowe z udziałem 12 skoczków — członków ASl. Zwyciężył **Edward Kulesza** — 1 481,3 pkt., 2. **Roman Strózik** — 1 273,1 pkt., 3. **Andrzej Szeraworski** — 1 249,1 pkt., 4. **Kazimierz Pułaski** — 1 165,8 pkt., 5 **Andrzej Gemza** — 1 108,3 pkt. Przy okazji zawodów **Jan Wrodarczyk** — jako drugi już członek ASl. po Kuleszy — wykonał swój tysięczny skok ze spadochronem.

Leon Siwek

AEROKLUBY

MIELEC

W pierwszych dniach sierpnia br. szybownicy mieleccy wykonali kilka udanych przelotów. **Andrzej Tomczyk** na „Focce" przeleciał 515 km do Rzepina i zdobył drugi diament. **Roman Pawlik, Jan Trojanowski** i **Henryk Bronowiecki** na „Muchach Standard" wykonali przeloty docelowe do Ostrowa Wlkp, które przyniosły im warunki do złotej odznaki i pierwsze diamenty. **Wiesław Pikul, Zdzisław Świeca, Marek Szmigielski** oraz **Krzysztof Szumełda** dzięki przelotom ponad 50 km stali się nowymi posiadaczami Srebrnej Odznaki Szybowcowej.

Szybownicy mieleccy przelecieli dotychczas 10 380 km, w tym 5 857 km po trasach zamkniętych. W zawodach memoriałowych „Skrzydlatej Polski" zdobyli za te wyniki 91970 pkt.

Adam Wiech

KRAKÓW

W przededniu Święta Lotnictwa odbyło się w Krakowie zebranie Klubu Seniorów Lotnictwa przy miejscowym aeroklubie. Zebranie po raz pierwszy odbyło się w sali kominkowej świetlicy pracowniczej przy Radzie Narodowej m. Krakowa. Dotychczas bowiem liczne — około pięćdziesiąt osób liczące — koło zasłużonych krakowskich seniorów lotnictwa korzystać musiało z budynku Muzeum Lotnictwa na odległym lotnisku czyżyńskim.

Na pierwsze spotkanie krakowskich seniorów w nowym lokalu przybyli — serdecznie witani przez prezesa Klubu **Józefa Zubrzyckiego** i zebranych — pełniący obowiązki prezesa Aeroklubu PRL, wiceprezes mgr **Jan Antoniszczak** oraz I sekretarz KD PZPR Stare Miasto **Stanisław Gąciarz.**

Z okazji trzydziestej rocznicy walk wrześniowych krakowscy lotnicy - seniorzy zobowiązali się do wygłoszenia 30 prelekcji poświęconych historii naszego lotnictwa, a w szczególności udziału polskich pilotów w walce z hitleryzmem.

Prezes Józef Zubrzycki w imieniu krakowskiego Klubu Seniorów Lotnictwa wystosował okolicznościową depeszę z życzeniami do Dowódcy Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Jana Raczkowskiego.

BIAŁYSTOK

27 lipca br. zainaugurowano imprezy, które dla uczczenia tegorocznych jubileuszów zorganizował Aeroklub Białostocki z białostockim Oddziałem Wojewódzkim Ogólnokrajowej Spółdzielni Turystycznej „Gromada". Już w pierwszym dniu, w którym zorganizowano loty turystyczne, piękno miasta i ziemi białostockiej mogło podziwiać 60 osób.

Loty turystyczne, propagandowe, z których skorzystać — według planu — będzie mogło ponad pięćset osób. Aeroklub Białostocki organizuje w ramach ogólnopolskiej akcji „Turkus".

Helena Latawiec

LESZNO

W Lesznie Wlkp. Związek Nauczycielstwa Polskiego przy udziale Centrum Szybowcowego APRL zorganizował na lotnisku w Strzyżewicach „III Wielki Festyn Sportowy". Przy pięknej pogodzie impreza cieszyła się ogromną frekwencją — na lotnisku zjawiło się ponad 1 500 osób.

Program festynu wypełniły gry i zabawy sportowe, zgaduj — zgadula, pokaz sprzętu lotniczego i modeli latających. Obok upominków zwycięzcy konkurencji zostali wyróżnieni lotami nad Lesznem. Poczęstowano również uczestników festynu smaczną grochówką z kuchni polowej. W czasie festynu odbyły się również występy szkolnych zespołów rozrywkowych.

Franciszek Olejniczak

ZAWODY SZYBOWCOWE W RZESZOWIE



Zdjęcie: J. Jawczak

Pod hasłem uczczenia 25-lecia PRL, w dniach od 3 do 10 sierpnia br. na rzeszowskim lotnisku rozegrano VIII Okręgowe Zawody Szybowcowe Ziemi Rzeszowskiej. Na starcie tegorocznych zawodów stanęło 18 zawodników z 7 aeroklubów: z Nowego Targu, Krosna, Nowego Sącza, Krakowa, Kielc, Mielca oraz Budapesztu.

Pierwszą konkurencją był trójkąt 160 km. Triumfował w niej Tadeusz Świst (Nowy Targ). Drugą konkurencją był trójkąt 202 km. Zwyciężył pilot węgierski Peter Gönci — 71,1 km/h. Trzecią konkurencję, przelot docelowo-powrotny 116 km, wygrał pilot krośnieński, Andrzej Ring — 70,1 km/h. Czwartą konkurencją był ponownie przelot po trójkącie 160 km. Pierwsze miejsce zapewnił sobie pilot węgierski Peter Gönci — 75,5 km/h. Piąta i ostatnia konkurencja zawodów — to docelpowrót 116 km. Najlepszą prędkość uzyskał reprezentant Mielca, Andrzej Tomczyk — 73,2 km/h. Wszystkie konkurencje kończyło po 17 zawodników.

Zwycięzcą VIII Okręgowych Zawodów Szybowcowych Ziemi Rzeszowskiej i zdobywcą pucharu ufundowanego przez Aeroklub Rzeszowski został reprezentant Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie, **Andrzej Ring — 5 108 pkt.** Drugi był **Peter Gönci** z Budapesztu — **4 934 pkt,** trzeci **Andrzej Tomczyk** z Mielca — **4 909 pkt.** Najlepszym z gospodarzy okazał się **Jan Baran,** który uplasował się na 6 miejscu z ilością **4 699 pkt.**

Ogółem w czasie trwania zawodów przeleciano 14 500 km po trasach zamkniętych, wylatano 370 godzin i uzyskano ponad 150 tysięcy punktów do memoriału Bitnera, wykorzystując 16 godz. resursu samolotowego. Sprawna organizacja, dobre warunki termiczne i sportowa atmosfera panująca wśród pilotów sprawiły, że VIII Okręgowe Zawody Szybowcowe Ziemi Rzeszowskiej uważać należy za bardzo udane.

O. T.



OBÓZ WE WŁOCŁAWKU

W dniach 28 lipca — 23 sierpnia br. na lotnisku Aeroklubu Włocławskiego w Kruszynie zorganizowano obóz Lotniczego Przysposobienia Wojskowego I. Z dużą pomocą przyszedł gospodarzom Zarząd Miejski ZMS we Włocławku. Dzięki dobrej pogodzie szkolenie odbyło się sprawnie i szybko. Sztuki latania uczył młodych adeptów **Aleksander Wasiak** i instr. **Telesfor Szulc,** „pod okiem" szefa wyszkolenia **Jerzego Kwiecińskiego.** W wolnych chwilach młodzi piloci pracowali w czynie społecznym (zbudowali boisko do siatkówki), brali udział w zajęciach politycznych, chodzili na wycieczki. Stronę techniczną zabezpieczali „bez usterek" — **Eugeniusz Augustyniak** i **Mieczysław Kałmuczak.**

Leonard Janiszewski

Na zdjęciu: grupa uczestników.



AEROKLUBY

TADEUSZ KRÓLIKIEWICZ

8.

Sprawozdawca „Lotu Polskiego”, Julian Baykowski, sam doświadczony lotnik, tak opisuje swoje wrażenia:

„Byłem świadkiem, jak na zasnutym mgłami Pomorzu, w rejonie Kościerzyna —Kartuzy — Gdynia, nad terenem jezior, gór i lasów w deszcz, przez gęstą mgłę, przedzierały się dolinkami 8-ki. Patrzyłem jak we Lwowie, w mleczne niebo zanurzali się zawodnicy, w ten sam ranek, kiedy pasażerski Douglas lądował po omacku, nie widząc lotniska, opatulonego w mgłę, kierowany z ziemi na sygnał radia ZZZ. Widziałem też, jak w ulewny deszcz, przy grzmotach z błyskawicami, już zupełnie niemal, po ciemku, lądowały, trzymając równanie w kluczach, zespoły (...) Rozmawiałem bezpośrednio po zawodach z pilotami tej miary co Bajan, Skarżyński, Orliński i Makowski. Wszyscy jednogłośnie odzywali się o zawodach z entuzjazmem.

A korespondent „Skrzydlatej Polski” tak mówi o tym locie:

„Bardzo złe warunki mieli również zawodnicy startujący w pierwszych sześciu trójkach do lotu w szyku, na trasie Łódź — Warszawa (...) W tej ciężkiej próbie wykazali olbrzymi hart zaciętość sportową. Zwykły przelot w tych warunkach był już zadaniem trudnym, a lot w kluczu, wymagający spotęgowania uwagi, pasował dzielne załogi na lotników stuprocentowej wartości.

W ogólnej klasyfikacji zespołowej pierwsze miejsce uzyskał Aeroklub Lwowski. Drugie miejsce przypadło Warszawie, a trzecie Aeroklubowi Śląskiemu.

Zawody w 1938 r., podobnie jak i poprzednie, pozwalały na dalsze usprawnienia regulaminowe i na podniesienie kwalifikacji komisarzy sportowych na poszczególnych etapach, którzy nieraz nie dysponowali odpowiednią wiedzą, a swoje obowiązki wykonywali biurokratycznie.

„Nieznajomość regulaminu — pisała „Skrzydlata Polska” — i nieprzytomne wprost obkładanie załóg punktami karnymi sprawiły, że z lotnisk załogi odlatywały rozżalone, w bezsilnej złości, klnąc los, że ich z danymi komisarzami zetknął.”

Pomijając jednak mankamenty, które są nie do uniknięcia przy tego rodzaju imprezach, Ósme Krajowe Zawody Lotnicze zaliczono do wybitnie udanych pod każdym względem. Jakże daleką drogę przebyło polskie lotnictwo sportowe od pierwszego konkursu „awionetek” w 1927 r., kiedy to na starcie stanęło pięć skleconych amatorskim sposobem samolotów, z których niejeden na dystansie 190 km siadał przymusowo w szczerym polu, a baza ratunkowa miała ogromne trudności, żeby je stamtąd ściągnąć.

Termin dziewiątych z kolei zawodów wyznaczony był na okres od 5 do 12 sierpnia 1939 r. Potem przesunięto je na drugą połowę września. Oczywiście nie odbyły się nigdy.

W dziedzinie szybownictwa na szczególną uwagę zasługuje rekordowy przelot odległościowy dokonany przez Tadeusza Górę. Przelot ten o długości 578 km, z Bezmiechowej do Solecznik Małych pod Wilnem, dokonany został w dniu 5 maja 1937 r. Cennym osiągnieciem był również kobiecy rekord długotrwałości lotu, ustanowiony przez pilotkę szybowcową Wandę Modlibowską. Lot ten trwał 24 godziny i 14 minut.

W 1938 r. wprowadzono w szkołach szybowcowych tytułem próby zimowe turnusy. Wykazały one, że szkolenie wstępne, przy dostatecznej pokrywie śnieżnej, jest bardzo ułatwione. Szurowanie i pierwsze skoki, które na podłożu piaszczystym lub trawiastym idą opornie i powodują silne wstrząsy, denerwujące ucznia i zużywające szybko sprzęt, na śniegu prawie zupełnie znikają. Ułatwiona jest również w zimie nauka zakrętów i wstępnych lotów żaglowych, gdyż powietrze jest zwykle spokojne i nośne.

Jest rzeczą oczywistą, że szkolenie w okresie zimowym mogły wprowadzić jedynie te ośrodki, które miały stały personel instruktorski i odpowiednie warunki mieszkaniowe. W 1938 r. jedynie dwie szkoły spełniały odpowiednie wymagania; były nimi szkoła w Czerwonym Kamieniu, prowadzona przez Lwowski Okręg LOPP i Sokola Góra, będąca pod opieką Wołyńskiego Okręgu LOPP.

Dowodem rozwoju szybownictwa w Polsce był zamiar zorganizowania szybowcowego lotu okrężnego, podjęty przez Śląski Okręg LOPP. Komisja sportowa Aeroklubu RP zatwierdziła regulamin i ustaliła, że lot ten odbędzie w dniach 1—10 czerwca. Regulamin przewidywał, że szybowcowy lot okrężny składa się z 7 etapów, o łącznej długości 432 km, ze startem i metą na lotnisku w Katowicach. Poszczególne etapy miały być przebywane w nieprzerwanym locie, a lądowania należało dokonać w granicach wyznaczonego lotniska. Aczkolwiek impreza ta, „z powodów niezależnych” od Śląskiego Okręgu LOPP, musiała być odwołana, to jednak nie ulegało wątpliwości, że zarówno umiejętności polskich pilotów szybowcowych jak i jakość sprzętu pozwolą na zorganizowanie lotu okrężnego wymagającego mistrzowskiego opanowania pilotażu w następnym roku, do czego z powodu wojny nie doszło.

Niezależnie od lotów na konwencjonalnym sprzęcie, Polska rozwijała sport motoszybowcowy, czyli loty na szybowcach odpowiedniej konstrukcji, zaopatrzonych w lekki silnik małej mocy, pozwalający na kontynuowanie lotu przy zaniku naturalnych warunków szybowania. W czerwcu zorganizowano w Katowicach pierwszy kurs motoszybowcowy. W tym samym miesiącu odbył się zagraniczny rajd długości 2 650 km, na trasie Warszawa, Kraków, Koszyce, Budapeszt, Belgrad, Budapeszt, Kraków, Toruń, Warszawa, dokonany w bardzo ciężkich warunkach atmosferycznych.

Krajowe Zawody Szybowcowe 1938 r., zorganizowane w Masłowie w okresie od 10 do 20 lipca, zaznaczyły się dużą ilością lotów o nieprzeciętnej odległości. Najlepsze wyniki indywidualne, pod względem sumy przelecianych odległości, uzyskali Tadeusz Góra (938,5 km) i Kazimierz Plenkiewicz (949 km). W zawodach wzięło udział 36 pilotów, ogólna ilość przelecianych kilometrów osiągnęła 15 658. Była to ostatnia w okresie przedwojennym impreza tego rodzaju. Następne zawody, zaplanowane na lipiec 1939 r., zostały na miesiąc przed terminem rozpoczęcia odwołane. Jako powód Aeroklub RP podał konieczność dokonania treningu olimpijskiego, jako że szybownictwo zostało włączone do konkurencji olimpijskiej.

Początek 1939 r. przyniósł dobrą wiadomość polskiemu szybownictwu. Ustanowiona w 1938 r. przez Radę Główną FAI międzynarodowa nagroda za najlepszy wynik w locie szybowcowym — medal im. Lilienthala, został przyznany polskiemu pilotowi szybowcowemu Tadeuszowi Górze za lot docelowy z Bezmiechowej do Solecznik Małych pod Wilnem. Poważnym kandydatem był również pilot radziecki Kartaszew, za lot długości 619 km na szybowcu dwumiejscowym. „Przyznanie tej nagrody Polakowi — pisała z tej okazji „Skrzydlata Polska” — jest wyrazem zarówno uznania jak i wartości naszego szybownictwa, które stać nie tylko na osiągnięcia równorzędne najlepszym, ale i na najlepsze w skali bezwzględnej”.

W 1939 r. Aeroklubowi RP przypadło w udziale zorganizowanie kolejnego kongresu ISTUS, czyli Międzynarodowego Komitetu Studiów nad Lotem Bezsilnikowym. ISTUS jest skrótem zmodyfikowanej później niemieckiej nazwy „Internazionale Studien Komission für den Motorlosen Flug”. Jako organizacja międzynarodowa, działająca w ramach FAI, powstała ona w Londynie w 1930 r. Jej celem było zapewnienie możliwości korzystania ze zdobyczy nauki i techniki szybowcowej poszczególnym krajom, reprezentowanym w tej organizacji.

Zjazd składał się z dwóch części, z obrad i ze zlotu, połączonego z zawodami. Jako miejsce zjazdu ustalono Lwów, posiadający Instytut Szybownictwa i dawne tradycje szybowcowe. Do udziału w zjeździe zgłosiło się, wraz z Polską, 16 państw. Do zlotu — poza Polską — Niemcy, Węgry i Litwa. Widmo nadchodzącej wojny kładło już na wszystkim swoje piętno. Litwa musiała zrezygnować z udziału w imprezie z powodu niemożności dokonania odpowiedniego treningu. Główne szybowisko litewskie znajdowało się w Kłajpedzie, zajętej przez Niemcy wiosną 1939 r. i przemianowanej na Memel.

Otwarcie zjazdu miało miejsce w Warszawie w dniu 13 maja. Obrady i zlot — we Lwowie, w okresie 14—20 maja.

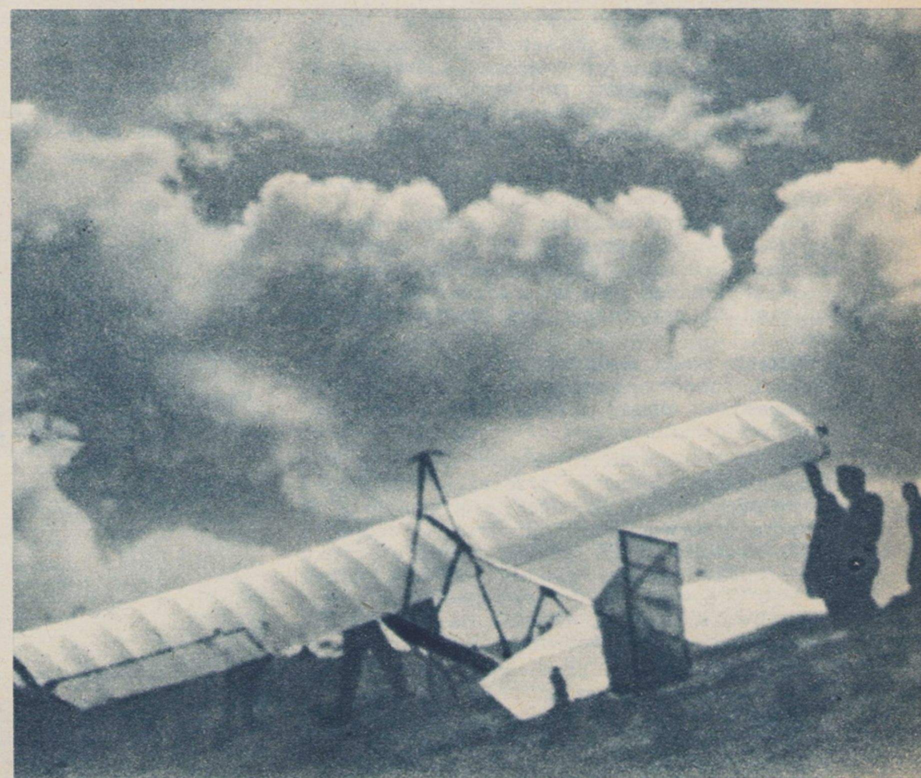
Pomimo wycofania się w ostatniej chwili Niemców i Włochów, bilans zjazdu był całkowicie dodatni. Na miejsce referatów, które miały być wygłoszone przez ekipy Niemiec i Włoch, weszło 9 referatów zagranicznych i polskich. Tematyka referatów była bardzo obszerna i interesująca. Obejmowały one zagadnienia z dziedziny aerologii, fizjologii, psychotechniki, aerodynamiki, teorii lotu, wytrzymałości i wyszkolenia. W czasie trwania zjazdu zorganizowano dla uczestników wycieczkę do Ustianowej i Bezmiechowej.

W zlocie szybowcowym, na skutek wycofania się Niemców, Włochów i Litwinów, uczestniczyły tylko 3 ekipy: polska, węgierska i jugosłowiańska. Współzawodnictwo było trudne, gdyż regulamin zlotu opierał się na regulaminie najbliższych zawodów szybowcowych na olimpiadzie, która miała się odbyć w 1940 r. Próby przewidywały 3 przeloty docelowe, z punktacją za prędkość przelotową, za wysokość odczepienia i za odległość przelotu ponad 250 km. W końcowej klasyfikacji pierwsze miejsce zdobył K. Plenkiewicz, a drugie — T. Góra, obaj na szybowcach PWS-101. Na trzecim miejscu uplasował się pilot węgierski Szokolya na szybowcu M-22.

Szybownictwo polskie, które w latach 1932—1939 osiągnęło wysoki poziom, zostało zaskoczone w drodze do dalszego rozwoju przez inwazję hitlerowską. Tradycje jego podjęło powojenne pokolenie pilotów, które — w pełni wykorzystując bogatsze niż przed wojną możliwości szkoleniowe, techniczne i organizacyjne — osiągnęło dalsze sukcesy.

(c. d. n.)

Na jednym z szybowisk, przed wojną. Zdjęcie archiwalne



WRZESIEŃ 1939

W POLSKIM PRZEMYŚLE LOTNICZYM

Mgr inż. ANDRZEJ GLASS

CIĄG DALSZY z „SP" nr 38 i 39

W połowie sierpnia dyrekcja wytwórni została powiadomiona przez oficera sztabu o bliskim terminie wybuchu wojny. Rozpoczęto przygotowania do obrony przeciwlotniczej. Choć zakład zapłacił za dwa działa przeciwlotnicze, otrzymał tylko drewnianą makietę do celów szkoleniowych. Zakład miała bronić artyleria polowa, znajdująca się po drugiej stronie miasta — co nie było realne. Wobec tego dyrekcja wraz z kierownikiem kontroli wojskowej por. M. Romickim postanowiła użyć lotniczych km-ów (przeznaczonych do samolotów). By nie opóźniać produkcji samolotów — nocami wykonano podstawy do km-ów i w ten sposób utworzono własną obronę. W pobliżu zakładu, za lotniskiem, wykopano rowy przeciwlotnicze.

Piątek, 1 września. Rano wysoko nad lotniskiem przeleciał wywiadowczy niemiecki Dornier Do-17. Praca w wytwórni przebiegała normalnie.

Sobota, 2 września. Mimo mglistego ranka, wkrótce po rozpoczęciu pracy, o godz. 7.25 rozpoczęło się bombardowanie zakładu, w chwili gdy wytoczono na lotnisko dwie pierwsze seryjne „Mewy" przygotowane do odbioru. Nalot wykonany był z wysokości ok. 1000 m przez 3 trójki bombowców He-111. Bomby padły na szosę i na lotnisko, przez które uciekali pracownicy do rowów przeciwlotniczych. Budynki nie zostały uszkodzone za wyjątkiem jednego hangaru, gdzie stał samolot „Żubr". Jedna „Mewa" została na lotnisku uszkodzona. Po zrzuceniu bomb samoloty przeszły do lotu koszącego ostrzeliwując ludzi na lotnisku. Zginęło wówczas kilkudziesięciu pracowników, a kilkudziesięciu było ciężko rannych. M. in. zginął por. Mieczysław Romicki ostrzeliwując z km-u niemiecki samolot. Zginął też inż. Śliwiński z działu produkcji. Po bombardowaniu duża część pracowników rozpierzchła się. Po drugiej stronie lotniska, w majątku, były rozlokowane warsztaty Centrum Wyszkolenia Lotnictwa Nr 2 ewakuowane z Bydgoszczy wraz z samolotami P-11 i P-7, których Niemcy nie zauważyli i nie zbombardowali.

W sobotę, pod kierunkiem inż. W. Fiszdona ewakuowano ok. 8 gotowych samolotów „Mewa" do lasów krępieckich (kilkanaście kilometrów na płd-wsch. od Lublina przy szosie na Krasnystaw) wraz z odpowiednim sprzętem warsztatowym potrzebnym do przygotowania samolotów do lotu. Dyrekcja ewakuowała się do jednego z majątków.

Niedziela, 3 września. Bez ważniejszych wydarzeń.

Poniedziałek, 4 września. W szkole powszechnej w Lublinie w dzielnicy Dziesiąta odbyła się wypłata dwu pensji dla pracowników. Zarówno do wytwórni, jak i do lasu, gdzie były „Mewy' zglaszali się pracownicy, lecz nie było dla nich zajęcia.

Wtorek, środa, czwartek, 5, 6 i 7 września. W lesie, od soboty pracownicy starali się poprawić i dopasować piasty śmigieł oraz przygotować samoloty do lotu.

Piątek, 8 września. Dwie gotowe do lotu, lecz nieuzbrojone „Mewy" przekazano lotnictwu wojskowemu. Dnia 12 września otrzymała je 26 eskadra obserwacyjna armii Kraków. Jedną z „Mew" rozbito 12. IX przy lądowaniu o zmroku na lotnisku Medyka pod Przemyślem. Drugą „Mewę" z powodu niemożności ewakuacji z braku paliwa spalono 17 września na lotnisku Zagwóźdź pod Stanisławowem.

Na polecenie KZL przebywającego w Lublinie, dyr. Sipowicz zarządził przygotowanie do ewakuacji do Kołomyi w celu montowania samolotów angielskich i francuskich, które miały być przywiezione przez Rumunię. Pracownicy wytwórni zajęli przejeżdżającą przez Lublin kolumnę samochodów osobowych zmontowanych przez firmę Lilpop w Warszawie i załadowali na samochody ważniejsze obrabiarki, narzędzia oraz części zapasowe do silników Gnome-Rhone (do „Mew"), biorąc je z wytwórni i z lasu. Pozostałe w lesie krępieckim „Mewy" i inny sprzęt spalono bądź zniszczono.

Sobota, 9 września. Wieczorem wyruszyła grupa ewakuacyjna zorganizowana przez inż. W. Fiszdona. Dysponowano ciężarówką i ok. 10 samochodami osobowymi. W skład grupy wchodziło ok. 50 pracowników, głównie konstruktorzy i fachowcy, m.in. inż. R. Aleksandrowicz, inż. W. Fangor, inż. J. Magas, inż. W. Roth, inż. A. Świderski, inż. B. Wiślicki, inż. M. Zechula, pil. W. Szulczewski. Ze względu na ściśle techniczny cel ewakuacji — rodzin nie zabrano. Grupa ewakuacyjna po ominięciu Lwowa od wschodu dotarła w połowie września do Kołomyi.

Dalsze losy zakładu. Niemcy po zajęciu Lublina i wytwórni wszystkie niewykończone „Mewy" i elementy do nich wywieźli na złom. Większą część budynków wytwórni Niemcy zamienili na koszary konnej żandarmerii, a pozostałą część włączyli do rozbudowanego aż na teren lotniska — obozu koncentracyjnego Majdanek.

DWL (RWD) — OKĘCIE

Doświadczalne Warsztaty Lotnicze na Okęciu były wytwórnią samolotów RWD o konstrukcji mieszanej. Zabudowania wytwórni były odsunięte o kilkaset metrów od lotniska i znajdowały się przy drodze wiodącej do PZL WP-1 na Paluchu. Wytwórnia była spółką kierowaną przez dyr. inż. Jerzego Wędrychowskiego, inż. Stanisława Rogalskiego i inż. Jerzego Drzewieckiego. Na niedużym terenie wytwórni znajdował się budynek administracyjny mieszczący również biuro konstrukcyjne i technologiczne, przylegający do tego budynku warsztat, hangar murowany i drewnianą halę montażową. Wytwórnia zatrudniała 250 pracowników i posiadała 30 obrabiarek. Wartość wytwórni wynosiła 1 mln zł. Pracami biura konstrukcyjnego kierował inż. S. Rogalski. Obliczenia samolotów wykonywane były przez inż. Leszka Dulębę. Pilotem doświadczalnym wytwórni był dr E. Przysiecki i kpt. Gębicki.

Wytwórnia w 1939 r. wyprodukowała kilka samolotów RWD-13, kilka RWD-13S, RWD-15 oraz 5 sztuk RWD-17W dla lotnictwa morskiego. Maksymalna produkcja miesięczna wynosiła 10 samolotów. W 1939 r. został zbudowany prototyp samolotu szkolnego RWD-23 oraz nowe skrzydła do ulepszonej wersji samolotu akrobacyjnego RWD-17 dla lotnictwa wojskowego. W produkcji znajdowało się kilka zamówionych egzemplarzy RWD-21 oraz prototyp dwusilnikowego samolotu dyspozycyjnego RWD-18 z trójkołowym podwoziem. W próbach znajdowały się samoloty RWD-23 i RWD-11. W projektowaniu był dwusilnikowy samolot torpedo-wywiadowczy RWD-22 oraz samolot myśliwski RWD-25.

Wytwórnia nie miała własnej obrony przeciwlotniczej, lecz znajdowała się w pobliżu PZL WP-1 oraz ITL, które były objęte obroną przeciwlotniczą lotniska Okęcie.

Piątek, 1 września. W wytwórni praca przebiegała normalnie. Podczas bombardowania PZL WP-1 najbliższa bomba padła w odległości 300 m od DWL. Zgodnie z poleceniem władz szukano ukrytego miejsca na biuro konstrukcyjne pod Warszawą (w Wilanowie, Młocinach itp.).

Sobota, 2 września. Kierownictwo wytwórni podjęło decyzję ewakuacji. Jako najodpowiedniejsze miejsce na przeniesienie wytwórni wybrano pałacyk w Młocinach (mieściła się tam restauracja), był lasek młociński i łąka przy lasku. Rozpoczęto ewakuację wytwórni. Dokumentację techniczną samolotów przewieziono do mieszkań konstruktorów, m.in. do mieszkania inż. L. Dulęby przy ul. Łowickiej.

Niedziela, 3 września. Zakończono ewakuację wytwórni na Młociny. Do pałacyku młocińskiego były przewiezione deski kreślarskie i umieszczono tam biuro konstrukcyjne. Na łące (polanie o niedużych wymiarach) na początku lasku młocińskiego wylądowało 8 ewakuowanych z DWL samolotów: 4 RWD-17, RWD-13, RWD-15 i 2 RWD-21. Na Okęciu pozostawiono RWD-11 z uszkodzonym podwoziem (które złożyło się w sierpniu podczas kołowania po lądowaniu), a także pozostawiono niedokończony RWD-18. W drewnianych szopach w lesie umieszczone zostały warsztaty.

Poniedziałek, 4 września. W nowym miejscu wytwórni, w Młocinach, czyniono przygotowania do rozpoczęcia pracy w biurze konstrukcyjnym i w warsztacie. Cztery gotowe na 1 września samoloty RWD-17W, znajdujące się na podwoziach lądowych, starano się postawić na pływaki. W tym celu nad Wisłą przygotowano prowizoryczny dźwig (z drewnianych belek) do podnoszenia płatowców. W trakcie stawiania pierwszego samolotu na pływaki nisko nad Wisłą przeleciał niemiecki Dornier Do-17. Zadecydowano wówczas, że RWD-17W pozostaną na podwoziu lądowym, obawiając się ich zbombardowania przy brzegu Wisły.

Wtorek i środa, 5 i 6 września. Przygotowania do podjęcia pracy na Młocinach. Tempo przygotowań było osłabione wieściami o gwałtownie rozwijających się niemieckich działaniach wojennych oraz nalotami na Warszawę.

Czwartek, 7 września. Inż. Rogalski i inż. Wędrychowski wydali polecenie ewakuacji inżynierów do Lublina wyznaczając Wał Miedzeszyński na miejsce zbiórki. Wyposażenie biura konstrukcyjnego i warsztatu — pozostawiono. Inż. inż. Rogalski i Wędrychowski otrzymali (błędną zresztą) informację, że za kilka godzin zostaną wysadzone mosty na Wiśle i sami odjechali samochodem do Lublina. Po południu ewakuowano samoloty w dwóch rzutach, gdyż brakowało pilotów i musieli oni wracać po pozostawione samoloty. Z braku pilotów samoloty ewakuował również inż. B. Żurakowski, który był tylko pilotem szybowcowym. Wykonał on wówczas pierwszy samodzielny lot na samolocie RWD-21, który odprowadził do Świdnika za Lublinem. Następnie powrócił na Młociny by ewakuować drugi RWD-21, na którym wykonał lot z nocnym lądowaniem w Świdniku wśród samolotów rozstawionych po całym lotnisku. Samolotami lecieli: inż. J. Drzewiecki, inż. L. Dulęba, inż. B. Żurakowski, inż. H. Millicer, Anczutin i K. Tomaszewski. W Świdniku i Lwowie dołączyli piloci: E. Przysiecki, Gębicki, Szwarc oraz bracia Solakowie.

Samoloty 8 września odleciały do Stanisławowa. Tam był parodniowy postój. Następnie 13 września samoloty przeleciały do majątku w pobliżu granicy rumuńskiej, gdzie stały do 17.IX. W dniu 17 września przeleciały do Bukaresztu, gdzie zostały internowane.

Dalsze losy zakładu. Drewniana hala, w której znajdował się w budowie prototyp RWD-18 uległa zniszczeniu we wrześniu 1939 r., a wraz z nią samolot. Pozostałe budynki były całe. Prototyp RWD-11 został przez Niemców uruchomiony i drogą powietrzną przetransportowany do Berlina, gdzie służył jako samolot dyspozycyjny. Niemcy wykorzystywali DWL jako zabudowania pomocnicze przy lotnisku. W 1944 r., po Powstaniu Warszawskim, budynki DWL zostały przez Niemców wysadzone w powietrze.

AVIA — WARSZAWA

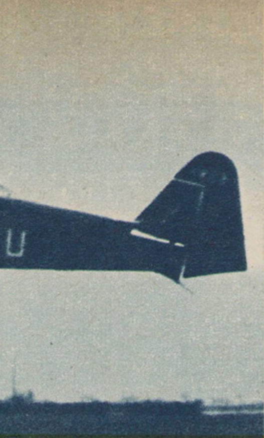
Wytwórnia Maszyn Precyzyjnych „Avia" — L. Nowiński, M. Kośmiński, W. Szomański — w Warszawie przy ul. Siedleckiej 63 na Pradze była prywatną spółką. Produkowała ona silniki lotnicze, amortyzatory lotnicze i osprzęt lotniczy. Głównymi jej udziałowcami byli: Lucjan Nowiński, Mieczysław Kośmiński, Włodzimierz Szomański i Witold Rumbowicz. Dyrektorem naczelnym był mjr Artur Semis, dyr. techniczny — Antoni Nowiński, szefem produkcji — inż. Stefan Czyżewski, kierownikiem warsztatów — inż. Stefan Różycki, kierownikiem biura technologicznego — inż. Kazimierz Mirkowski, kierownikiem Działu Badań i Prób (tzn. hamowni) — Kazimierz Grelewicz, kierownikiem biura konstrukcyjnego silnikowego — inż. Kazimierz Księski, kierownikiem biura konstrukcyj-



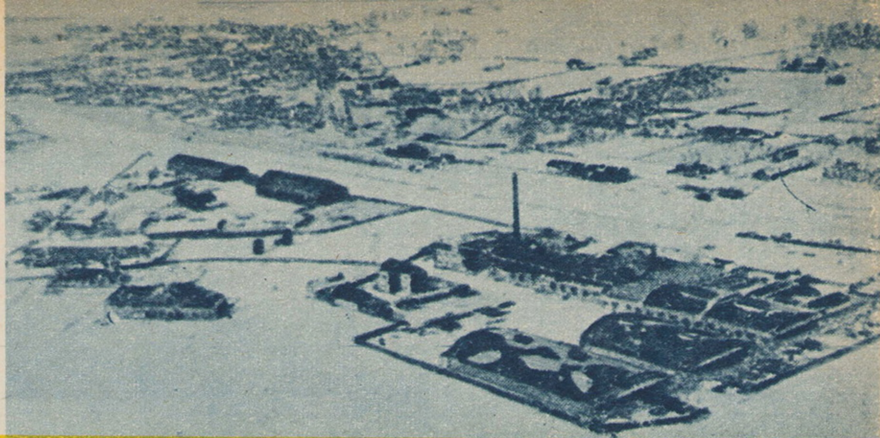
W wytwórni PWS produkowano seryjne samol



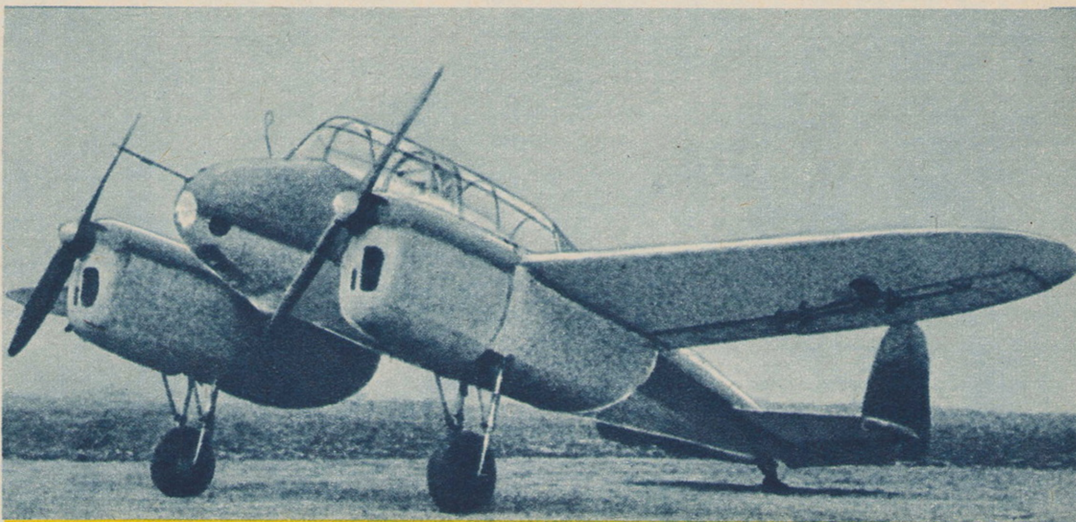
Samolot szkolno-treningowy PWS-26 produkowany do 1939 r.



...oty szkolne RWD-8



Podlaska Wytwórnia Samolotów w Białej Podlaskiej.



Samolot szkolno-treningowy PWS-33 „Wyżeł"

nego ogólnego — inż. Wiktor Narkiewicz. Wytwórnia zatrudniała 700 pracowników i była wyposażona w 192 obrabiarki. Praca w wytwórni odbywała się na dwie zmiany. Wartość „Avii" wynosiła 3 mln zł.

„Avia" od 1933 r. produkowała części zamienne do silników Wright J5 „Whirlwind" (220 KM) i przeprowadzała ich remonty generalne, a od 1935 r. produkowała te silniki seryjnie. W 1939 r. wytwórnia ta kończyła produkcję silników Wright J5, a przygotowywała się do produkcji silnika „Delfin-3T" o mocy 280 KM (przeznaczonych do samolotu PWS-41) i będącego rozwinięciem Wrighta. Prace nad „Delfinem" prowadził inż. Adam Tupalski. W 1939 r. rozważane było podjęcie przez wytwórnię licencyjnej produkcji silników Gnome-Rhone „Mars" 700 KM (do samolotów LWS-3 „Mewa", PZL-45 „Sokół", RWD-25 i PWS-42). Jednak niekorzystne wyniki prób odbiorczych we Francji 50 silników do „Mew" spowodowały wstrzymanie rozmów z firmą francuską. W „Avii" zbudowany był prototyp silnika „Avia-3" o mocy 64 KM, zaprojektowany przez inż. F. Petera. Silnik ten był wypróbowany na prototypie RWD-16 bis, lecz nie wszedł do produkcji. Wytwórnia, prócz silników, produkowała amortyzatory lotnicze do wszystkich samolotów budowanych wówczas w kraju, podwozia do „Karasia", „Łosia", „Suma" i „Jastrzębia", hydraulikę podwoziową wg licencji angielskiej Dowty, rozruszniki Eclipse wg licencji amerykańskiej oraz osprzęt (pompy próżniowe, pompy paliwowe itp.).

W 1939 r. na polecenie władz wybudowano obok budynków fabrycznych schron przeciwlotniczy.

Piątek i sobota, 1 i 2 września. W wytwórni praca przebiegała normalnie. Wytwórnia nie była bombardowana.

Poniedziałek, 4 września. W wyniku bombardowania miasta praca w wytwórni zamarła. Wieczorem odbyło się w „Avii" zebranie kierowników działów, na którym zapadła decyzja o ewakuacji części personelu fachowego.

Wtorek, 5 września. Zlikwidowano tajne dokumenty paląc je w kotłowni. Przy ul. Krakowskie Przedmieście, w siedzibie zarządu „Avii", pracownikom wypłacono trzymiesięczną pensję. Wieczorem nastąpiła ewakuacja części personelu kierowniczo-inżynieryjnego za pomocą 5—6 samochodów osobowych. Grupa ewakuacyjna liczyła ok. 25 osób wraz z rodzinami. W skład grupy wchodzili: dyr. A. Semis, inż. W. Rumbowicz, inż. A. Nowiński jr, inż. A. Tupalski, inż. W. Narkiewicz, inż. S. Czyżewski, inż. K. Księski, inż. S. Różycki, inż. Czosnykowski, inż. Kośmiński jr., inż. Trzciński, K. Grelewicz, inż. A. Chrzanowski, inż. Dolewski i inni.

W Warszawie pozostał Lucjan Nowiński sen. — dla likwidacji spraw wytwórni.

Grupa ewakuacyjna udała się przez Lublin do Lwowa, a następnie zatrzymała się na kilka dni w majątku Tatarów. Dnia 16 września udała się w kierunku granicy rumuńskiej.

Dalsze losy zakładu. „Avia" była nieznacznie uszkodzona we wrześniu 1939 r. Niemcy po zajęciu Warszawy uruchomili ją jako fabrykę maszyn pod nazwą Mechanische Werkstätten Neubrandenburg GmbH, Abteilung Werkzeug und Maschinenbau — Werk Warschau. W lipcu 1944 r. Niemcy wycofując się z Pragi zaczęli ewakuować fabrykę i obrabiarki przewieźli w skrzyniach na dworzec kolejowy. Prawdopodobnie dalej ich nie wywieźli. Budynków „Avii" nie zburzyli.

SZOMAŃSKI — WARSZAWA

W. Szomański i S-ka, spółka akcyjna, była jedyną polską wytwórnią śmigieł drewnianych. Mieściła się ona w Warszawie na Bielanach przy ul. Kamedułów 71a, na skraju lasku bielańskiego, niedaleko Wisły. Wytwórnia zajmowała teren 5870 m², była wyposażona w 20 obrabiarek i zatrudniała ok. 50 pracowników. Produkowała 200—500 śmigieł rocznie. Śmigła wykonywane były według dmuchań Instytutu Aerodynamicznego Politechniki Warszawskiej. Kierownikiem adm-handl. był Włodzimierz Szomański.

Wrzesień 1939 r. Wytwórnia nie była zbombardowana ani ewakuowana.

Dalsze losy wytwórni. Podczas okupacji była pod zarządem niemieckim. Początkowo działała jako zakłady stolarskie, później wykonywała sanie dla wojska, a następnie została zamieniona na filię niemieckiej wytwórni śmigieł Heine-Propeller. W 1944 r. po Powstaniu Warszawskim nie została spalona.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

LOTNICTWO NRD

7 października 1949 r. powstała Niemiecka Republika Demokratyczna. 16 sierpnia 1955 r. zaczęły oficjalnie działalność linie lotnicze NRD. Data ta związana jest z historycznym lotem delegacji rządowej NRD do Moskwy w celu podpisania umowy międzypaństwowej. Pierwszy natomiast rejsowy lot nastąpił 4 lutego 1956 roku na trasie Berlin — Warszawa.

Począwszy od 16 czerwca 1957 roku, wprowadzono samoloty również na linie krajowe i to od razu na siedmiu trasach, łączących m. in. Berlin, Barth, Drezno, Heringsdorf, Erfurt i Lipsk.

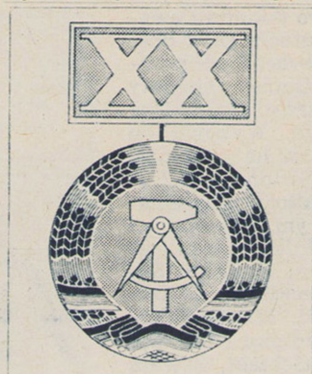
Towarzystwo lotnicze NRD „Interflug" dysponuje obecnie nowoczesnym parkiem samolotów, w tym turboodrzutowymi Tu-134, turbośmigłowymi An-24 i Il-18. Planowany jest zakup samolotów Il-62.

Centralny port lotniczy, stale rozbudowywany, Berlin — Schönfeld jest w stanie odprawić 1,6 mln pasażerów rocznie. W następnych latach przewiduje się rozbudowę portu i wzrost liczby pasażerów do około 3 mln. Dziś samoloty „Interflug" obsługują szereg linii zagranicznych, latając m. in. do Bejrutu, Damaszku, Algieru, Bamako czy Conakry. „Interflug" współpracuje z około 50 zagranicznymi towarzystwami lotniczymi, stale rozszerzając kontakty zarówno na Wschodzie jak i Zachodzie.

Podobnie jak transport również i sport lotniczy w NRD stosunkowo niedawno zrzeszyli się wokół Aeroklubu NRD, pracując w masowej organizacji GST. Obecnie Aeroklub NRD jest członkiem FAI i ma na swym koncie liczne sukcesy w poszczególnych dyscyplinach sportu lotniczego. Warto przypomnieć, że na terenie NRD odbyły się już dwie imprezy międzynarodowe pod patronatem FAI, a to VIII Spadochronowe Mistrzostwa Świata w 1966 roku i V Mistrzostwa Świata w Akrobacji Samolotowej w 1968 roku. Przedstawiciele NRD pracują w sześciu komisjach specjalnościowych FAI.

Piloci samolotowi stale podwyższają swoje kwalifikacje. Akrobaci NRD na mistrzostwach świata w Bilbao zajęli zaszczytne III miejsce, podobnie było w Moskwie.

Spadochroniarze NRD mają już ustaloną sławę. Na VIII Mistrzostwach Świata tytuł mistrzowski zdobył Günther Gerhardt. Pod względem liczby ustalonych rekordów spor-



towcy Niemieckiej Republiki Demokratycznej zajmują jedno z czołowych miejsc na świecie.

Również i szybownicy uczestniczą coraz śmielej w imprezach międzynarodowych. Na Mistrzostwach Świata rozgrywanych u nas w Lesznie w 1968 r. ekipa NRD startowała po raz pierwszy. Warto przypomnieć, że wszyscy latali na polskich szybowcach typu „Foka-4".

Na podkreślenie zasługuje tradycyjna już współpraca szybowników Polski i NRD. Większość szybowców naszych zachodnich sąsiadów wkrótce stanowić będą wyłącznie polskie konstrukcje.

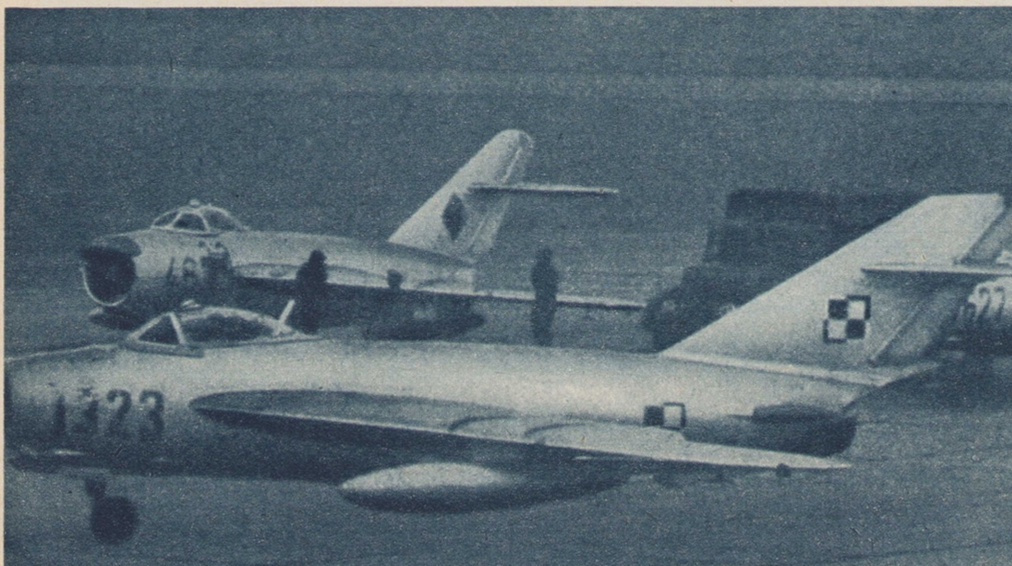
Szybownicy NRD są częstymi gośćmi na naszych mistrzostwach i różnych zawodach, latają np. na fali w Jeżowie, dokonują przelotów otwartych, lądując na prawach wzajemności na wszystkich szybowiskach.

Modelarze NRD mogą podobnie pochwalić się poważnymi osiągnięciami. Wystarczy wspomnieć, że na ostatnich, tegorocznych mistrzostwach świata w Wiedniu zawodnik NRD Oschatz uzyskał tytuł mistrza świata.

Aeroklub NRD i APRL łączą przyjacielskie stosunki. Wyrazem tego są częste kontakty sportowe na szczeblu centralnym i między poszczególnymi klubami. Na przykład okręgi drezdeński i lipski organizują z Aeroklubem Wrocławskim tradycyjne spotkania modelarskie i spadochronowe. Nasze ekipy co roku uczestniczą w różnego rodzaju zawodach rozgrywanych w NRD, a goście niemieccy przyjeżdżają do nas, np. na zawody radiomodeli do Gdańska i inne imprezy.

(P. E.)

Nie tylko sportowcy ale i lotnicy wojskowi sąsiadujących ze sobą państw spotykają się na wspólnych ćwiczeniach. Oto oryginalne zdjęcie przedstawiające dwa samoloty bojowe w barwach NRD i Polski.
Zdjęcie: „Deutscher Fliegerkalender" — 1969





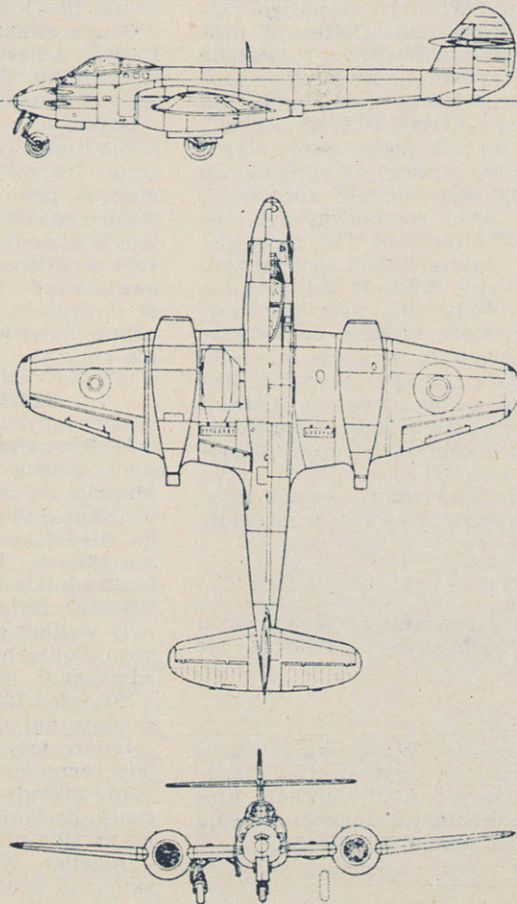
GLOSTER „METEOR"

BRYTYJSKI samolot myśliwski z dwoma silnikami turboodrzutowymi, pierwszy i jedyny samolot aliancki tego typu, który brał udział w minionej wojnie. Prace nad „Meteorem" rozpoczęto w 1940 roku. W 1941 powzięto decyzję budowy 12 prototypów i produkcji seryjnej 80 sztuk miesięcznie. Jeden z prototypów wyposażono w roku 1942 w silniki F. Whittle'a po 453 kG ciągu. Następne maszyny otrzymały silniki o ciągu około 900 kG. Początkowo, do 1942 roku, prototypy nosiły miano „Thunderbolt", potem dopiero otrzymały nazwę „Meteor".

Ogółem zbudowano 280 samolotów w wersji Mk. III, 20 w wersji Mk I i 8 prototypów. Dwa pierwsze samoloty typu „Meteor Mk I" weszły na uzbrojenie 616 dywizjonu RAF 21 lipca 1944. W dwa dni później przybyło jeszcze pięć samolotów. 4 sierpnia po raz pierwszy aliancki samolot odrzutowy zaatakował i zniszczył hitlerowski pocisk uskrzydlony Fi—103 (V—1) Podczas końcowej fazy wojny „Meteory" stacjonowały w Holandii.

Podstawowe dane (wersja MK. III): rozpiętość — 13,11 m, długość — 12,57 m, ciężar całkowity 6 030 kG, prędkość max. — 793 km/h, pułap — 13 410 m, zasięg — 2 155 km, 2 silniki o ciągu 907 — 1586 kG każdy.

P. E.



Astronautyka i technika rakietowa

W sierpniu umieszczono na orbicie ziemskiej dwa sztuczne satelity Ziemi OSO-6 i ATS-E. Pierwszy z wymienionych jest tak zwanym orbitalnym obserwatorium słonecznym. Masa jego wynosi 290 kg. Drugi spełnia szereg funkcji, w tym zapewnia łączność z powietrznymi, nawodnymi i naziemnymi środkami komunikacji. Zastosowanie tego satelity ma jednak charakter doświadczalny.

☆

„Early-Bird", jeden z najstarszych satelitów telekomunikacyjnych, po krótkim okresie awaryjnym znów rozpoczął przekazywanie sygnałów.

☆

W sierpniu w ośrodku kosmicznym Kourou (Gujana Francuska) przeprowadzono próbne starty dwóch francuskich rakiet sondujących typu „Belier-III" i „Eirdan". Ta ostatnia rakieta osiągnęła wysokość 245 km. W końcu roku bieżącego przewidziano jeszcze start rakiety „Vesta". Celem lotu mają być obserwacje astronomiczne.

☆

Siedmiu kosmonautów amerykańskich skierowano z programu MOL do dyspozycji NASA. Jak wiadomo, po likwidacji przedsięwzięcia zwanego orbitalnym laboratorium załogowym, co nastąpiło między innymi ze względu na wysokie koszty, wiele osób związanych z tym dużym programem straciło posadę. Astronauci, którzy przeszli do NASA, są to: Karol Botsko, Robert Crippen, Charles Fullerton, Henry Hartsfield, Robert Overmeyer, Donald Peterson i Richard Truly. Nie wykluczone, iż o pilotach tych usłyszymy przy realizacji następnych wypraw kosmicznych.

☆

Jak wynika z najnowszych biuletynów, pechowa rakieta „Europa-1" ma wreszcie wystartować w kwietniu 1970 roku. Na razie próbne starty nie były zadowalające. Dodajmy, iż budowa rakiety pochłonęła ogromne sumy, stawiając całe przedsięwzięcie wielokrotnie wobec kryzysu.

☆

W ostatnim, dziewiątym numerze miesięcznika radzieckiego „Awiacja i kosmonawtika", zamieszczono interesujący artykuł omawiający obsługę techniczną w Kosmosie. Chodzi o prowadzenie pewnych prac zarówno wewnątrz jak i na zewnątrz statków kosmicznych. Autorzy artykułu, wśród których wymieniono kosmonautę E. Chrunowa, dokładnie omawiają sposoby prowadzenia napraw, zastosowanie narzędzi itp. Wymieniają także trudności i możliwości ich usunięcia. Niewątpliwie w przyszłości oczekiwać należy, iż zawód montera-mechanika statków kosmicznych i innych obiektów umieszczonych w przestrzeni kosmicznej stanie się realny i poszukiwany.

☆

Niedawno ogłoszono wyniki dotychczasowych badań materii księżycowej, dostarczonej na Ziemię przez załogę „Apollo-11". Oto w ogromnym skrócie wyniki badań: Nic nie wskazuje na istnienie jakichkolwiek form życia na Księżycu. Struktura pyłu i odłamków skalnych pozwala ustalić wiek Księżyca na około 3 miliardy lat. Z ekonomicznego punktu widzenia Księżyc nie przedstawia żadnej wartości dla mieszkańców Ziemi. Powierzchnia Księżyca, nie chroniona atmosferą, była bombardowana przez meteory, które przyczyniły się do powstawania kraterów. Meteory w dalszym ciągu „atakują" powierzchnię Księżyca i przy uderzeniu stapiają pył, tworząc szklistą materię. Nie stwierdzono istnienia wody na Srebrnym Globie. Dotychczasowe badania nie rozwiązują oczywiście wszystkich zagadek związanych z Księżycem. Dotąd nie znane jest pochodzenie Księżyca. Być może dopiero dalsze wyprawy księżycowe umożliwią pełniejsze odsłonięcie wszystkich tajemnic.



POLSCY MODELARZE U PRZYJACIÓŁ W NRD

W dniach od 13 do 17 sierpnia odbyły się w Gera Mistrzostwa NRD Modeli na Uwięzi. Dzięki zaproszeniu otrzymanemu z GST w mistrzostwach wzięła udział 13-osobowa ekipa polskich modelarzy. Udział Polaków w mistrzostwach zakończył się dużym sukcesem, czego dowodem są wyniki:

Modele szybkie — klasa F2A

1. Stanisław Skotniczny	— 197	— 195	— 191 km/h;
2. Andrzej Rachwał	— 184	— 187	— 183 km/h;
3. Jerzy Zwoliński	— 182	— 180	— 172 km/h;
4. Reinhard Lindeman	— 171	— 177	— 179 km/h;
5. Günter Fiedler	— 169	— 173	— 176 km/h;
6. Harry Hiebsch	— 163	— 174	— — km/h.

Modele akrobacyjne — klasa F2B

1. Rudolf Lachman — 5 986 pkt.; 2. Manfred Thörmer — 5 842 pkt.; 3. Stefan Kraszewski — 5 688 pkt.; 4. Herbert Kurz — 5 432 pkt.; 5. Willi Wegener — 5 157 pkt.; 6. Marian Walaszczyk — 5 110 pkt.

Modele wyścigowe — klasa F2C

1. Rosiński — Rokicki	— 4'55"	— 5'07"	— 9'08"
2. Volke — Brömmling	— 4'57"	— —	11'20"
3. Fauk — Wilke	— 4'56"	— 4'32"	—
4. Leistner — Reichelt	— 5'57"	— 5'18"	—
5. Gersch — Hammer	— 6'23"	— 5'22"	—
6. Aude — Ulbricht	— 5'25"	— 5'27"	—
7. Zwoliński — Salach	— 5'25"	— 5'43"	—

Mistrzostwa odbywały się na nowym torze modelarskim, przy stadionie miejskim w Gera. Sposób rozgrywania zawodów był inny niż u nas. Mianowicie jednego dnia rozgrywało się np. pierwszą kolejkę trzech poszczególnych konkurencji, drugiego dnia drugą kolejkę itd. Ponieważ mistrzostwa przeprowadzono we wszystkich konkurencjach na uwięzi, a więc w walce powietrznej i modelach redukcyjnych, publiczność miała okazję obejrzeć w locie kilka kategorii modeli jednego dnia. Jest to wprawdzie atrakcyjne dla widzów, ale męczące dla zawodników.

Mistrzostwa NRD stanowiły finał wcześniej rozegranych eliminacji, w których wg słów gospodarzy brało udział około 6 000 zawodników. Mistrzostwa modelarzy były częścią wielkiej ogólnokrajowej spartakiady całej organizacji GST we wszystkich sportach obronnych.

POLITECHNIZACJA W NRD. W Niemieckiej Republice Demokratycznej istnieje aktualnie 156 pałaców i domów pionierów, ponad 210 klubów młodych techników (i przyrodników) oraz około 20 stacji młodych techników. W wymienionych pracowniach istnieją sekcje bądź koła modelarzy lotniczych. Ponadto w NRD funkcjonuje ponad 40 tysięcy kół poszczególnych zainteresowań technicznych.

W Karl-Marx Stadt istnieje na przykład Pałac Pionierów szczycący się posiadaniem centrum kosmicznego. W centrum młodzi kosmonauci zapoznają się z techniką rakietową, przygotowaniami startowymi wielkich rakiet, a nawet mają możność odbycia „lotu w kosmos" dzięki doświadczalnej wyrzutni podobnej do stosowanych przy próbach, którym poddaje się kandydatów na pilotów samolotów odrzutowych. W centrum jest wielka, dwudziestometrowej wysokości rakieta, która umożliwia jak najbardziej realny trening młodym entuzjastom astronautyki. W centrum zrzeszonych jest około 300 chłopców i dziewcząt.

W kategorii modeli szybkich (F2A) nasi zawodnicy zaprezentowali się jak najlepiej zajmując trzy pierwsze miejsca, przy czym klasą dla siebie był tu Stanisław Skotniczny. Wynik 197 km/h był godny uznania, tym bardziej, że najlepszy zawodnik NRD Lindemann uzyskał 179 km/h. W akrobacji (F2B) uznanie publiczności, a prawdopodobnie i sędziów, wzbudzał sposób latania modeli Kraszewskiego i Ostrowskiego. Obaj pilotowali modele ostro i pewnie, szczególnie ładnie wychodziły figury kwadratowe i trójkątne, promień załamania był mały, a wyjścia bardzo niskie. Żałować należy, że Ostrowski w pierwszym locie otrzymał zero pkt. wskutek nieuruchomienia silnika. W drugim locie, w czasie wykonywania wiązanki figur, Ostrowskiemu zgasł silnik i w rezultacie uzyskał on tylko 699 pkt. Te wypadki wyeliminowały go z walki o czołowe miejsce. W akrobacji zawodnicy NRD reprezentowali dobry poziom, ich modele były jednak mniej efektowne od naszych, przy czym większość modeli nie posiadała klap.

W wyścigu zespołowym (F2C) Niemcy posiadają przynajmniej pięć silnych zespołów. Tu walka o czołowe miejsca była twarda. Pierwsze miejsce zespołu Rosiński — Rokicki jest bardzo wartościowe dlatego że w finale narodowym niemiecki zespół Fauk — Wilke uzyskał 9'15" (nasi w finale międzynarodowym 9'08"). Sensacje wzbudzał mechanizm gaszenia silnika w polskim modelu.

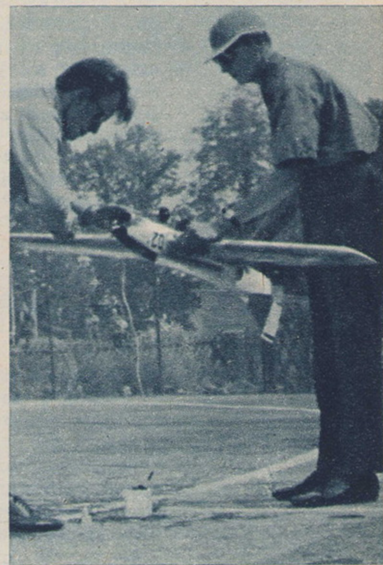
W kategorii modeli redukcyjnych nasi gospodarze reprezentowali mierny poziom i pojawienie się któregoś z naszych czołowych zawodników z modelem (np. Ostrowskiego z „Hornetem" lub Jakiem-18) wywołałoby na pewno niebywałą sensację. Szkoda, że tak się nie stało. W walce powietrznej zawodnicy NRD wykazali jeszcze brak doświadczenia. W dwóch ostatnich kategoriach Polacy nie startowali.

Na zakończenie wspomnieć należy, że polska ekipa pod wodzą Edmunda Osińskiego i Edwarda Kurowskiego przyjmowana była bardzo gościnnie i serdecznie. Wspomnieć również należy o bardzo miłej i uroczystej oprawie zakończenia zawodów. Odbyło się ono w wielkiej sali. Zwycięzcy zaproszeni byli na scenę i tam otrzymali medale, dyplomy i kwiaty.

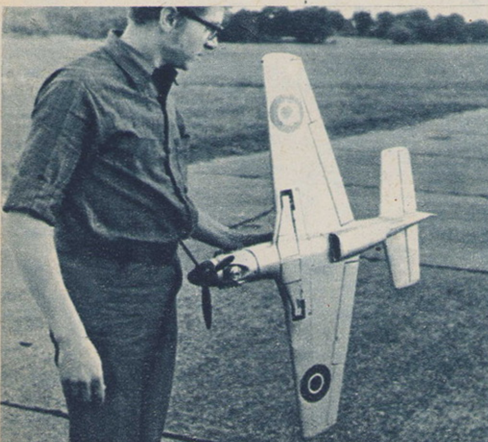
WALDEMAR SALACH

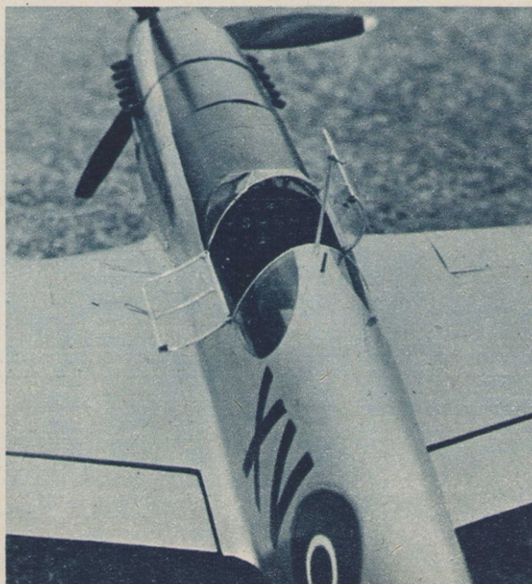






„Mustang" P-51 Lecha Podgórskiego



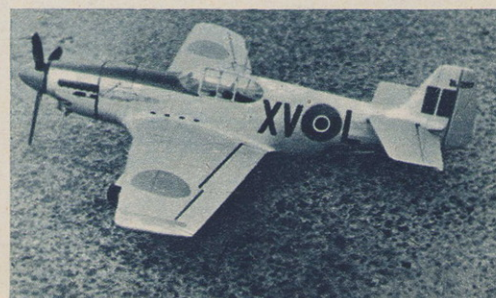


MODELEM tym Lech Podgórski startował w roku bieżącym na Ogólnopolskich Zawodach Makiet Latających na Uwięzi w Słupsku i zdobył tam trzecie miejsce. Podgórski do niedawna był modelarzem amatorem (ma 27 lat) i dopiero w br. wstąpił w szeregi członków Aeroklubu Pomorskiego.

Model przedstawiony na zdjęciach obok jest jednym z pierwszych typów tego samolotu w barwach angielskich. Posiada chowane w locie podwozie, pełną regulację obrotów silnika i precyzyjnie wykonaną kabinę z kompletnym wyposażeniem. Silnik napędowy to przeróbka starego „Super-Sokoła". Model wykonano w skali 1:11.

H.M.

Zdjęcia: R. Lachowicz



PODNIEBNY TRYPTYK

ZBIGNIEW BRYCZKOWSKI

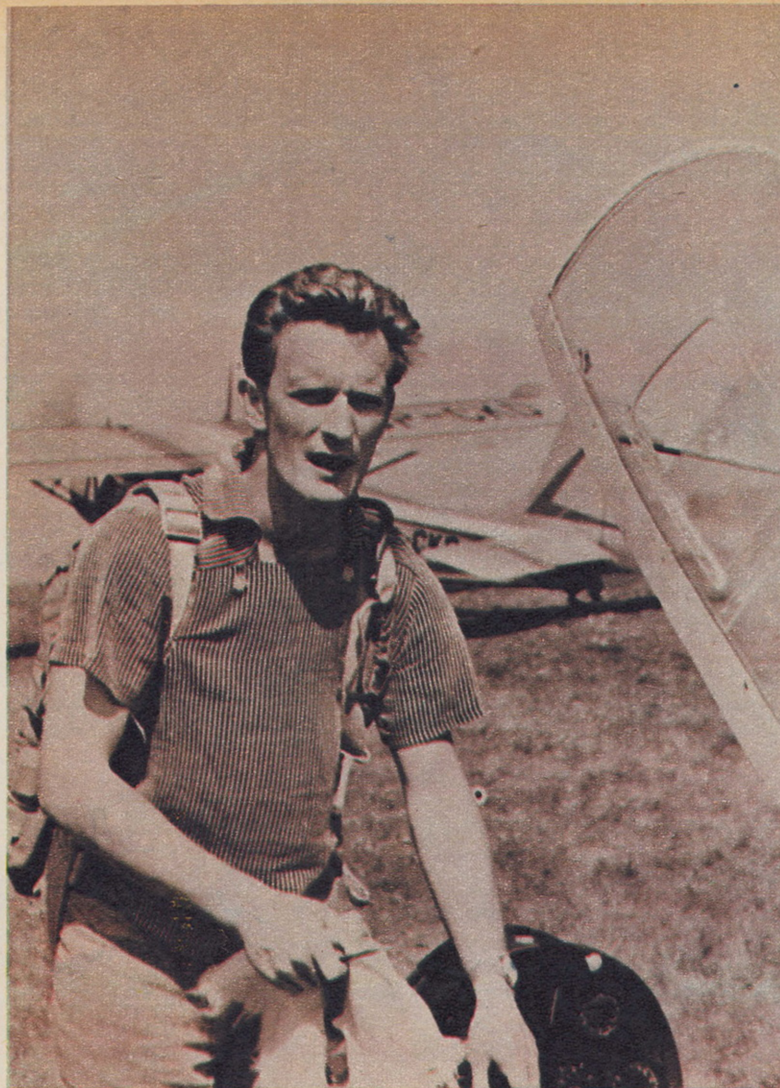
KTO raz poznał Capri, będzie zawsze pragnął tam wracać — mówi włoskie przysłowie. Trawestując je, można powiedzieć, że kto raz poznał smak latania, ten zawsze będzie chciał ponownie wzbić się w podniebne przestworza.

Sport lotniczy ma to do siebie, że kto tylko połknął bakcyl latania, ten jest „zarażony" raz na zawsze i nieodwołalnie. To ten właśnie bakcyl kazał człowiekowi na pierwszych, nieporadnych samolotach odrywać się od ziemi, od kiedy bracia Wright przelecieli kilkaset metrów na „latającej machinie". Dzisiaj wprost niewiarygodny wydaje się rekord wysokości sprzed zaledwie sześćdziesięciu lat, który pobił Francuz H. Latham na samolocie „Antoinette", a wynoszący aż 155 metrów! Od tego czasu trwa wyścig pod hasłem: szybciej, wyżej, pewniej.

Do wyścigu tego dołączyła i Polska po odzyskaniu niepodległości. Nasze sportowe lotnictwo, obchodzące w bieżącym roku swój złoty jubileusz, wyszkoliło tysiące pilotów. Wielu z nich zapisało się złotymi zgłoskami w historii światowego sportu lotniczego.

Nie każdy lotnik może być rekordzistą, każdy jednak chce latać. I to jest najważniejsze. Szerokie zaplecze, jakie posiada dzisiaj nasz sport lotniczy, jest chyba najcenniejszym dorobkiem pięćdziesięciolecia. Wśród czynnych zawodników są reprezentanci prawie wszystkich zawodów. Nie brak wśród nich również milicjantów.

Zbyteczne jest przekonywanie, jak trudno łączyć pracę funkcjonariusza MO z uprawianiem sportu lotniczego. A przecież liczba latających milicjantów, a zarazem aktywnych członków miejscowych aeroklubów, sięga pięćdziesiątki. Każdy z tych podniebnych zapaleńców ma swoją własną drogę do lotniczego nałogu. Sportowa historia każdego z nich warta jest opisania. Poznajmy trzy spośród wielu podobnych.



Kpt. Mieczysław Kozdra, pilot wyczynowy Aeroklubu Wrocławskiego, posiadacz Diamentowej Odznaki Szybowcowej.

Dzień 7 października obchodzony jest w naszym kraju jako święto Milicji Obywatelskiej. Wśród lotników sportowych mamy wielu pilotów i spadochroniarzy zarówno wojskowych jak i milicjantów. Poniżej piszemy o lotnikach milicjantach, tych sportowcach, którzy zdobyli uprawnienia pilotów szybowcowych względnie skoczków spadochronowych. Z tej też okazji sportowcom lotniczym, noszącym na co dzień mundury milicyjne, składamy w dniu ich święta życzenia dalszych podniebnych sukcesów.

OPOWIEŚĆ O PRAWDZIWYM CZŁOWIEKU

ILEKROĆ przelatywał w górze samolot, nieuchronnie gapił się na tego stalowego, zaczarowanego ptaka, póki jego sylwetka nie zginęła za horyzontem. Tkwił tak nieraz godzinami z zadartą w niebo głową, obserwując z zapartym tchem loty samolotów i bezgłośnych szybowców. W myślach nieodmiennie widział siebie siedzącego w kabinie za sterami jednej z tych zaczarowanych maszyn.

Było to chyba w pięćdziesiątym siódmym, kiedy szesnastoletni wówczas Marian wiedziony skrzydlatą tęsknotą wybrał się po raz pierwszy z rodzinnej Jedlanki na lotnisko sportowe do pobliskiego Piastowa. Odtąd codziennie już przemierzał tę drogę.

Na początku pomagał pilotom i mechanikom wyprowadzać szybowce na pas startowy. Od czasu do czasu pozwalali mu posiedzieć w kabinie samolotu lub szybowca. I choć ten mocno stał na ziemi, wyobraźnia unosiła Mariana wraz z maszyną ku słońcu. Widząc jego entuzjazm dla wszystkiego co lata, któryś z pilotów zabrał młodego marzyciela na przejażdżkę „Gawronem". I wtedy to Marian postanowił sobie raz na zawsze, że będzie latał. W roku 1960 skończył kurs szybowcowy i po raz pierwszy samodzielnie usiadł za sterami.



Grupa milicjantów Zmotoryzowanego Oddziału Milicji Obywatelskiej, która ukończyła szkolenie spadochronowe w Aeroklubie Wrocławskim.

A potem ogarnęła go nowa pasja — spadochroniarstwo. Ukończył następny kurs i zaczął skakać. Potem umiejętności swoje doskonalił podczas pełnienia służby w wojskach powietrzno-desantowych. Po zakończeniu służby wojskowej złożył podanie o przyjęcie do pracy w Milicji Obywatelskiej. Przyjęto go tym chętniej, że miał opinię wzorowego żołnierza. Tak rozpoczął służbę w Zmotoryzowanym Odwodzie Milicji Obywatelskiej w Radomiu. Jednocześnie kontynuował naukę w szkole średniej.

A każdego dnia po pracy jechał na piastowskie lotnisko, gdzie doskonalił się w trudnym, spadochronowym sporcie. Aż wreszcie przyszedł ten pamiętny, tragiczny dzień. Było to we Wrocławiu na klubowych zawodach spadochronowych. Marian nie był już wówczas żółtodzióbem. Miał za sobą 280 skoków spadochronowych, w tym 25 nocnych, był zdobywcą I klasy spadochronowej i posiadaczem 2 rekordów klubowych: w skoku z wysokości 1 000 metrów na celność lądowania oraz z wysokości 5 200 metrów z opóźnionym otwarciem spadochronu. W Całorocznych Zawodach Spadochronowych „Skrzydlatej Polski" w roku 1965 zajął doskonałe VII miejsce. Ale wracajmy do tego tragicznego dnia. W trakcie lądowania wiatr poderwał czaszę spadochronu, nastąpił bolesny upadek, w którego wyniku Marian doznał poważnego uszkodzenia kręgosłupa, co go raz na zawsze wyeliminowało ze spadochroniarstwa.

Nastąpił wielomiesięczny pobyt w szpitalu. Po długich rozważaniach na szpitalnym łóżku doszedł do wniosku, że jednak jeszcze nie wszystko skończone. I postanowił, że jeśli nie może skakać, to będzie latał.

Okazuje się jednak, że odniesione w wypadku urazy uniemożliwiają mu pełnienie służby w Odwodzie. Zostaje więc przeniesiony do pracy w Komendzie Miasta i Powiatu MO w Radomiu, gdzie pracuje do dzisiaj na stanowisku oficera dochodzeniowego.

Czas przedstawić naszego bohatera. Jest nim sierżant **MARIAN MAKOWSKI**. A po pracy, kiedy mu tylko czas pozwoli, jedzie na lotnisko do Piastowa. Uzyskał już II klasę szybowcową i III klasę samolotową, jest również posiadaczem złotej odznaki spadochronowej i srebrnej szybowcowej. Wylatał dotąd 200 godzin na szybowcach i ponad 30 godzin na samolotach tłokowych.

Sierżant Makowski jest skromny. Niewiele mówi o sobie. Nawet większość kolegów w jednostce nie zna jego podniebnych zamiłowań i sukcesów. Nie wiedzą też, że Marian dokonał sztuki, która udała się niewielu przed nim. Uporem i siłą woli pokonał fizyczne urazy. Lata.

KAWALER TRZECH DIAMENTÓW

KAPITAN **MIECZYSŁAW KOZDRA** znany jest nie tylko w milicyjnym środowisku Wrocławia. Żywy, o pogodnym usposobieniu, pełen inicjatywy. Inspektor Wydziału Służby Kryminalnej Wojewódzkiej Komendy MO. Młody, chociaż w służbie kryminalnej pracuje już dwanaście lat (w MO — czternaście).

Nieliczni natomiast znają go jako sportowca-wyczynowca, posiadacza złotej odznaki szybowcowej z trzema diamentami. Uzyskał ją w roku 1967. W światowym rejestrze tego najwyższego odznaczenia sportu szybowcowego odznaka miała wówczas numer niewiele ponad „500" (w Polsce — 160). Gładko o tym się pisze. Ale zdobyć to odznaczenie, o którym marzą tysiące uprawiających sport szybowcowy na świecie...

Mietek zainteresował się szybownictwem w piętnastym roku życia. Od 1953 r. związał się na stałe z wrocławskim aeroklubem. Tam przeszedł wszystkie stopnie szybowcowego wtajemniczenia. Lądował, częstokroć w trudnych warunkach, prawie we wszystkich zakątkach Polski. Wspomina swój groźny wypadek w czasie lotu w 1959 r. Leciał szybowcem pod słońce i nie zauważył nadlatującego naprzeciw (ze słońcem) kolegi. W czasie zderzenia oba szybowce zostały poważnie uszkodzone. Zarówno kapitan Kozdra jak i drugi uczestnik wypadku ratowali się skokiem ze spadochronami. Wszystko skończyło się szczęśliwie.

Do Mietka należy rekord Polski w docelowym przelocie prędkościowym na dystansie 100 km (w klasie szybowców wielomiejscowych — 141,8 km/h), który ustanowił wraz z pasażerem Z. Radomskim w roku 1968. Jako czynny zawodnik startuje w zawodach. Nabył też umiejętności pilota samolotowego, jest skoczkiem spadochronowym.

Obok sportowego wyczynu — działalność społeczna. Jest społecznym instruktorem szybownictwa i przygotowuje młodzież do latania w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego. Przyczynił się do zorganizowania pierwszej w Polsce kompanii spadochronowej MO, opartej na funkcjonariuszach wrocławskiego ZOMO.

Za całokształt osiągnięć w sporcie szybowcowym w roku 1968, GKKFiT nadał kpt. Kozdrze tytuł Mistrza Sportu.

Szybownictwo — to oddzielna karta życia, jaką sobie kpt. Mieczysław Kozdra wypełnia. Karta piękna miarą sportowych ambicji i dokonań. Piękna prawdziwymi wzlotami i upadkami. Piękna, bo jest zapisana walką z przestrzenią i z samym sobą. Piękna wreszcie, bo wypełniana bez współudziału tłumów, prasy i telewizji. Bez rozgłosu.

Kapitan Kozdra marzy skrycie o pobiciu rekordu świata w przelocie otwartym (trzeba by przelecieć Polskę wzdłuż i lądować gdzieś u sąsiadów). Marzenie ambitne, na miarę dotychczasowych osiągnięć. Pomyślnych wiatrów, kawalerze trzech diamentów!

NAŁÓG

NIEKTÓRZY powiadają, że latanie nie jest prawdziwym nałogiem. Wystarczy zacząć, potem już nie ma odwołania. Ani się człowiek obejrzy, jak już wsiąkł po uszy i na zawsze.

Ppor. **LESZEK FRANKOWSKI** z KMiP MO Radom jeszcze jako uczeń pasjonował się modelarstwem lotniczym. Tak się zaczęło. Potem ukończył kursy spadochronowe i szybowcowe. Niewiele jednak sobie polatał i poskakał, bo otrzymał wezwanie do odbycia zasadniczej służby wojskowej. Ale nie każdy ma szczęście służyć w wymarzonej formacji. Leszek Frankowski trafił akurat do piechoty, wprawdzie zmotoryzowanej, ale nie fruwającej.

Po ukończeniu służby wojskowej rozpoczął pracę w milicji. Obecnie ppor. Leszek Frankowski jest zastępcą naczelnika Wydziału Dochodzeniowego w radomskiej Komendzie MO.

Któregoś dnia trafił na piastowskie lotnisko. Dawni koledzy klubowi pytali: „Dlaczego nie latasz?" Wzruszał ramionami, bo niby kiedy? Dom, obowiązki służbowe nie sprzyjały kontynuowaniu podniebnych wyczynów. Jednakże przez wiele następnych dni nurtowało go to pytanie...

Od nałogu trudno uciec. Po namyśle Leszek Frankowski postanowił, że będzie latał. Niech się dzieje, co chce, a on wraca na lotnisko. I wrócił. Zbyt długo miał przerwę, a krótką praktykę w szybownictwie, musiał więc zaczynać wszystko od początku. Wstawał o trzeciej trzydzieści rano, by zdążyć na lotnisko na godzinę piątą, a stamtąd na ósmą do pracy.

W sierpniu 1967 r. rozpoczął ponownie samodzielne loty szybowcowe. Latał kolejno na „Czapli", potem na „Musze", jednocześnie doskonaląc cały czas swoje umiejętności teoretyczne. W roku ubiegłym rozpoczął przygotowania do zdobycia srebrnej odznaki szybowcowej. Najtrudniejszym warunkiem zdobycia „srebra" jest nieprzerwany, pięciogodzinny lot w rejonie lotniska.

Warunki termiczne były sprzyjające, słowem były tego dnia dobre wznoszenia, jak mówią szybownicy. Ponad cztery godziny nosił Frankowskiego szybowiec w powietrzu. I wtedy właśnie, kiedy już czuł się niemal murowanym posiadaczem srebrnej odznaki, popełnił błąd, którego do dzisiaj nie może sobie darować. W poszukiwaniu tzw. „komina" chmurę rozpadającą się wziął za chmurę budującą. Stracił wysokość i musiał lądować. Do wyznaczonego limitu zabrakło mu 21 minut. Marzenia o „srebrze" prysnęły jak bańka mydlana. Mało go diabli nie wzięli ze złości na samego siebie.

Ale latający ludzie — to twardy naród. Frankowski zawziął się. Całą zimę poświęcił na pilne dokształcanie teoretyczne. Wierzy, że wkrótce zdobędzie upragnioną odznakę.

— To jest moje zobowiązanie dla uczczenia pięćdziesięciolecia sportu lotniczego w Polsce — mówi.

Znając jego upór, wierzę, że dopnie swego.



Wielu milicjantów uprawia z powodzeniem sporty lotnicze. Milicjanci są pilotami samolotowymi, szybowcowymi i skoczkami spadochronowymi.
Zdjęcia: H. Kucharski (1) i B. Koszewski (2)

SE-161 „LANGUEDOC"

W marcu 1947 r. został zademonstrowany w Warszawie francuski samolot pasażerski SE-161 „Languedoc", a w maju 1947 r. Polskie Linie Lotnicze LOT zakupiły 5 samolotów tego typu.

Prototyp tego samolotu, Bloch-161, był oblatany we wrześniu 1939 r. Niemcy po zajęciu Francji zezwolili w 1942 r. na przeprowadzenie prób prototypowych. Rozpoczęto budowę 20 samolotów, lecz wytwórnia opóźniała ich produkcję, by Niemcy nie mogli ich wykorzystać. Do końca wojny nie zbudowano ani jednego egzemplarza. Seryjną produkcję zrealizowano dopiero po wyzwoleniu Francji. Prototyp odmiany seryjnej, oznaczonej SE-161 „Languedoc", zbudowany w wytwórni SNCASE, został oblatany 17.IX.1945 r. W maju 1946 r. seryjne samoloty „Languedoc" weszły do służby na francuskich liniach lotniczych. Do 1950 r. wyprodukowano 100 samolotów „Languedoc". Z tego 40 było użytych przez linie „Air France", zaś większość pozostałych używało francuskie lotnictwo morskie. Kilka służyło jako nosiciele doświadczalnych samolotów odrzutowych oraz jako hamownie do prób w locie nowych silników.

Samoloty SE-161 miały poważne wady, wśród których na pierwszym miejscu należy wymienić silniki łatwo ulegające uszkodzeniom i o bardzo krótkim okresie międzyremontowym oraz niepewne podwozie. „Air France" wymieniły na swych samolotach silniki Gnome-Rhone na Pratt-Whitney R-1830, a od 1949 roku rozpoczęły stopniowe wycofywanie samolotów z użytku, m. in. odsprzedając je do Egiptu i Hiszpanii. W 1954 r. zaprzestano używać SE-161 do komunikacji lotniczej we Francji. Średnio samoloty te wylatały po 3 000 h, a największy czas wylatany przez jeden samolot wynosił 6 000 h. Francuskie lotnictwo wojskowe użytkowało je natomiast jeszcze w 1965 r.

SE-161 „Languedoc" miał metalową konstrukcję półskorupową. Płat czterodzielny, dwudźwigarowy. Lotki metalowe, wyposażone w klapki wyważające i odciążające. Między lotkami i kadłubem — uruchamiane pneumatycznie klapy szczelinowe, a pod kadłubem — klapa krokodylowa. Kabina załogi 5-miejscowa (pilot, 2-gi pilot, radiotelegrafista, mechanik i stewardessa). Kabina pasażerska — 33-miejscowa z 3 rzędami po 11 foteli. Za kabiną dwie toalety i bufet. Cztery bagażniki: trzy pod podłogą i jeden w tyle za kabiną pasażerską, mieszczące 1 000 kG bagażu. Drzwi do kabiny pasażerskiej z obu stron kadłuba. Kabina ogrzewana i wentylowana.

Cztery silniki 14-cylindrowe w układzie podwójnej gwiazdy, chłodzone powietrzem. Na skrzydle lewym silniki prawoobrotowe Gnome-Rhone 14N55, zaś na prawym — lewoobrotowe Gnome-Rhone 14N54 (w celu zlikwidowania wpływu momentu — żyroskopowego silników na równowagę lotu). Moc startowa każdego silnika — 1 150 KM, moc trwała — 990 KM. Śmigła metalowe trójłopatowe, samonastawialne, o średnicy 3,3 m. W skrzydłach 8 zbiorników o pojemności 7 200 l paliwa. Normalny zapas paliwa — 3 700 l. Zużycie paliwa — 840 l/h. Ostatni z zakupionych przez LOT samolotów SE-161, noszący znaki SP-LDE, był wyposażony w silniki Gnome-Rhone 14N68 i 14N69.

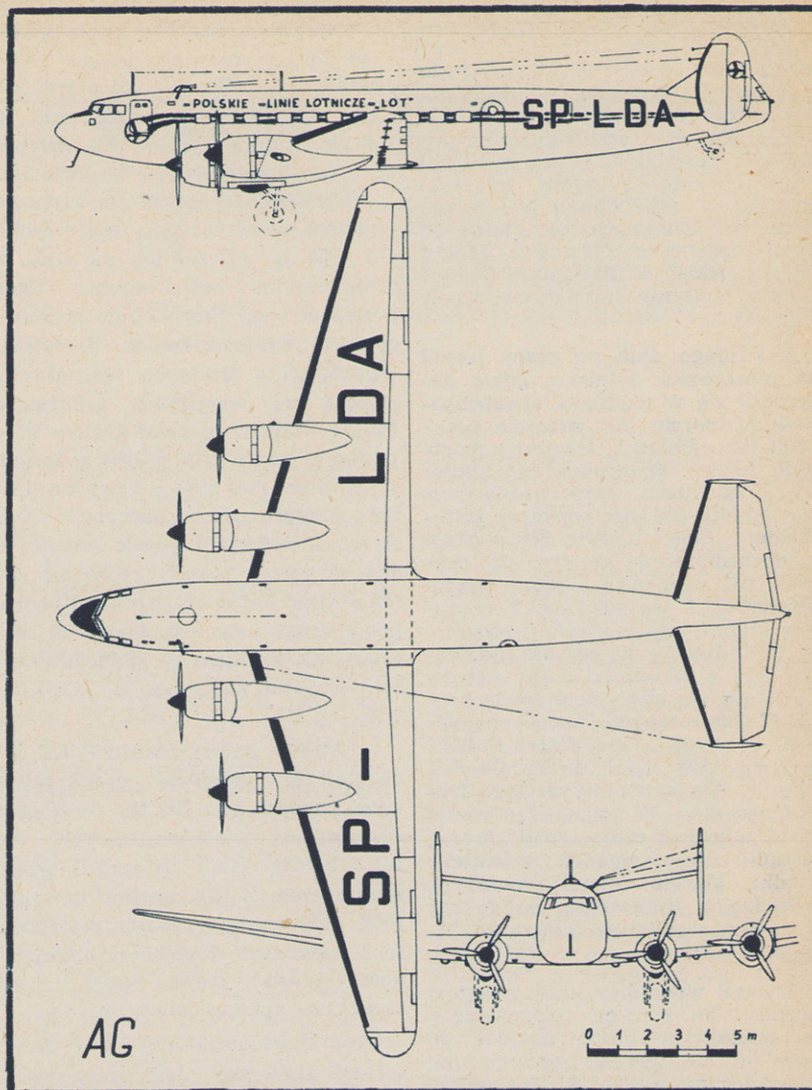
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 29,39 m, długość — 24,26 m, wysokość — 5,57 m, pow. nośna — 111,3 m².

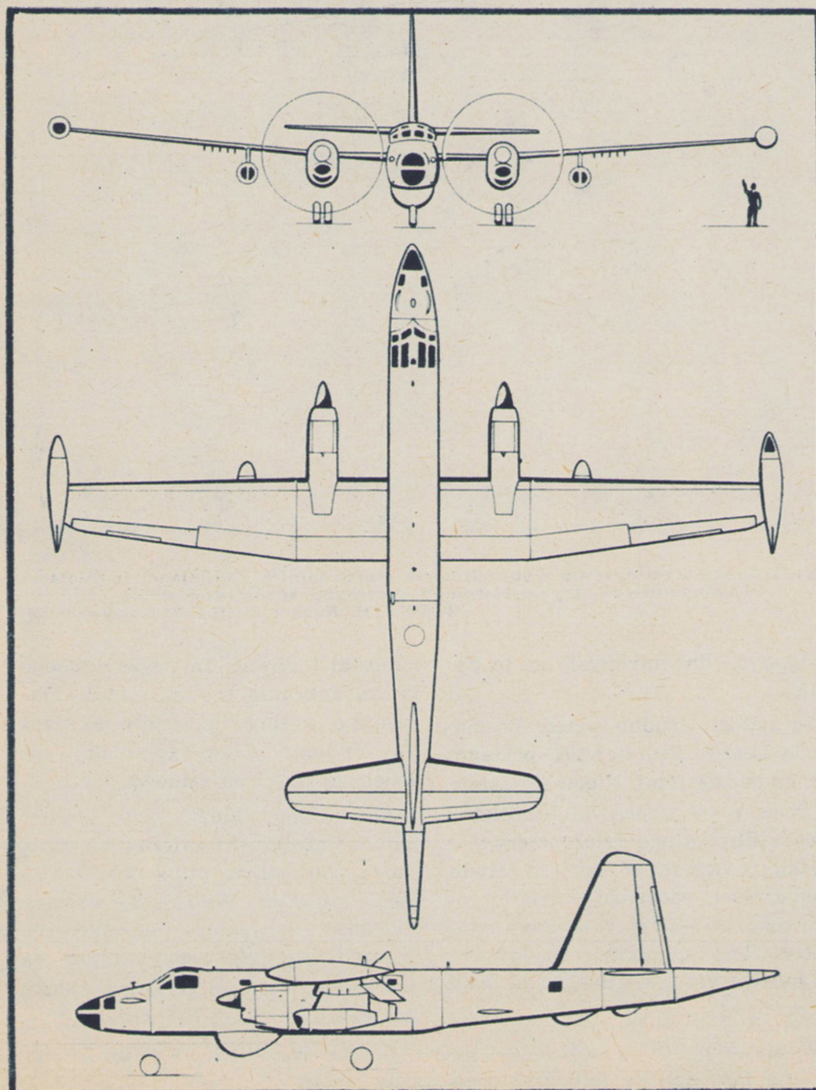
Ciężary: Ciężar własny — 14 324 kG, ciężar całkowity — 21 100 kG, ciężar max. — 23 000 kG.

Osiągi: Prędkość max. — 425 km/h, prędkość przelotowa — 330 do 350 km/h, prędkość min. — 115 km/h, wznoszenie — 4,5 m/s, pułap — 6 800 m, pułap eksploatacyjny — 3 000 m, zasięg normalny (z 33 pasażerami, 1 000 kG bagażu i rezerwą paliwa na 1 h lotu) — 1 000 km, zasięg max. 2 500 km, rozbieg — 925 m, długość startu (na wys. 15 m) — 1 250 m.

Mgr inż. ANDRZEJ GLASS



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



KAWASAKI GK-210 (P-2J) ● JAPONIA

Japońskie zakłady lotnicze Kawasaki od 1959 r. produkują z licencji amerykańskiej samoloty patrolowe Lockheed P2V-7 „Neptune". W 1961 r. wytwórnia podjęła prace nad modernizacją samolotu licencyjnego. Prototyp samolotu oznaczony przez wytwórnię GK-210 został oblatany w lipcu 1966 r. Zamówiono 68 samolotów tego typu.

GK-210 jest 4-silnikowym (napęd mieszany) samolotem przeznaczonym do morskich kontroli dalekiego zasięgu.

Konstruktorzy starali się zachować możliwie dużo elementów struktury płatowca licencyjnego. Tak więc skrzydła pozostały w zasadzie takie same, podobnie usterzenie (powiększono jedynie powierzchnię steru kierunku). Kadłub wydłużono w przedniej części o 1,27 m w celu uzyskania miejsca dla dodatkowego wyposażenia. W podwoziu głównym zastosowano zdwojone koła.

Zasadniczej zmianie uległ napęd samolotu. Silniki tłokowe zostały zastąpione silnikami turbośmigłowymi T-64-IHI-10, budowanymi z licencji przez japońską wytwórnię Ishikawajima-Harima, o mocy 2 850 KM każdy. Śmigła trójłopatowe o stałych obrotach. Ponadto samolot jest wyposażony w dwa dodatkowe silniki turboodrzutowe IHI-J3-7C (produkcji japońskiej) o ciągu 1 400 kG każdy, podwieszone w gondolach pod skrajnymi częściami skrzydeł. Pojemność zbiorników paliwa zwiększono do 13 000 l. Samolot jest uzbrojony w dwie torpedy po 1 000 kG i dwie miny po 900 kG, względnie w osiem min lub bomb po 450 kG.

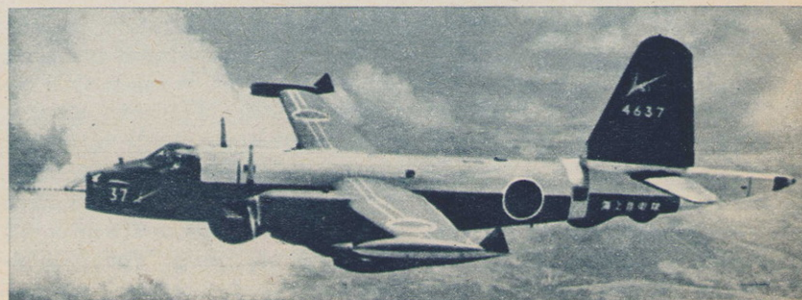
Poza tym samolot jest wyposażony wyjątkowo bogato w urządzenia elektronowe do wykrywania okrętów podwodnych. Wyposażenie to, wzorowane na samolocie P-3 „Orion", obejmuje radar APS-80A w owiewce pod kadłubem, wykrywacz anomalii magnetycznych ASQ-10A w ogonie oraz szereg innych urządzeń. (JS)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 30,9 m, długość — 29,3 m, wysokość — 8,9 m, pow. nośna — 92,9 m².

Ciężary: Ciężar własny — 20 400 kG, ciężar całkowity 34 000 kG.

Osiągi: Prędkość max. (wszystkie silniki) — 560 km/h, prędkość max. (silniki turbośmigłowe) — 480 km/h, prędkość przelotowa — 370 km/h, pułap roboczy — 12 000 m, start na wys. 15 m — 660 m, lądowanie znad 15 m — 648 m.



KONSTRUKCJE 25-LECIA PRL

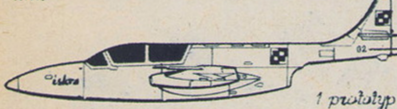


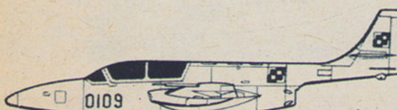
64. MD–12P (1959)

Czterosilnikowy lekki samolot pasażerski zaprojektowany w IL, a zbudowany w Ośrodku Konstrukcji Lotniczych przy WSK-Okęcie, pod kierownictwem prof. prof. F. Misztala i L. Dulęby. Pierwszy prototyp oblatano w lipcu 1959 r. Drugi prototyp przeszedł w 1961 r. próbną eksploatację w PLL LOT na trasie Warszawa — Rzeszów.

Wolnonośny dolnopłat konstrukcji całkowicie metalowej, kadłub o przekroju owalnym mieścił oprócz 2-osobowej załogi 20 pasażerów w wygodnych fotelach. Kabina była ogrzewana i wentylowana. Z tyłu mieściła się toaleta. Cztery silniki tłokowe, gwiazdowe WN–3C po 330 KM. Śmigła przestawialne, dwułopatowe WR–1A. Podwozie trójzespołowe (z kołem przednim), całkowicie wciągane.

Rozpiętość — 21,36 m, długość — 15,87 m, pow. nośna — 55 m². Ciężar całkowity — 7 500 kG. Prędkość przelotowa — 285 km/h, prędkość lądowania — 130 km/h, wznoszenie — 4,2 m/s, pułap — 3 500 m, zasięg — 650 do 800 km.







65. TS-11 „Iskra" (1960)

Pierwszy samolot odrzutowy polskiej konstrukcji. Dwumiejscowy samolot szkolno-treningowy zaprojektowany przez zespół doc. T. Sołtyka i zbudowany w Ośrodku Konstrukcji Lotniczych przy WSK-Okęcie. Pierwszy prototyp oblatano w lutym 1960 r. Produkowany seryjnie dla potrzeb wojskowych szkół lotniczych. Wysokie osiągi, bardzo dobre własności lotne i łatwa obsługa stawiają „Iskrę" w rzędzie najlepszych na świecie samolotów tej klasy. Za konstrukcję samolotu doc. T. Sołtyk otrzymał Nagrodę MON, a zespół — tytuł „Mistrza Techniki 1962". Na jednym z prototypów ustanowiono cztery rekordy międzynarodowe. Wolnonośny średniopłat całkowicie metalowy. Skrzydła proste, trapezowe; klapy dwuszczelinowe. Kadłub skorupowy, kabina ciśnieniowa z osłoną podnoszoną do wsiadania. Statecznik poziomy przestawiany; podwozie, trójkołowe wciągane. Wyposażenie w łatwo otwieranej przedniej części kadłuba. Silnik turboodrzutowy konstrukcji i produkcji polskiej — w pierwszych seriach HO-10 (800 kG), w dalszych seriach SO-1 (1 000 kG) — dane w nawiasach.

Rozpiętość — 10,06 m, długość — 11,15 m, pow. nośna — 17,5 m kw. Ciężar całkowity — 3 100 do 3 600 kG. Prędkość max. — 720 (800) km/h, prędkość graniczna — Ma = 0,9 wznoszenie — 16 (23) m/s, pułap — 11 000 (13 500) m, zasięg — 900 (1 000) km.

W lotniczej KSIĘGARNI

Roman Lutosławski. Przez północ do tropików. Instytut Wydawniczy PAX, Warszawa 1969, wydanie III. Str. 132. Cena zł 5.

Rubryka „W lotniczej księgarni" jest raczej tylko nieco obszerniejszym anonsem nowo wydanej książki o tematyce lotniczej, niż w ścisłym tego słowa znaczeniu recenzją. Okazuje się jednak, że — pomimo prawie natychmiastowego omawiania nowości lotniczych — czytelnicy naszego pisma często nie mogą już ich zakupić. Choć to zapewne może no irytuje poszczególnego potencjalnego nabywcę, to jednak zajawisko niebywale szybkiego rozchodzenia się książek tego typu — szczególnie technicznych i wspomnieniowych — jest samo w sobie niezwykle dodatnie. Po prostu najlepiej świadczy o olbrzymim u nas zainteresowaniu problematyką lotniczą.

Piszę powyższe uwagi na marginesie książki Lutosławskiego, która pod tytułem DNO NIEBA miała już dwie całkowicie wyczerpane edycje w Wydawnictwie Ministerstwa Obrony Narodowej. Trzecia, obecna edycja (nieznacznie skrócona, pod innym tytułem), wypuszczona przez PAX w niebagatelnej ilości 32 tysięcy egzemplarzy, też już jest praktycznie biorąc nie do nabycia. Oczywiście nie trzeba zapominać o gęstej sieci bibliotek i wypożyczalni, gdzie na pewno tę ciekawą książeczkę można osiągnąć.

„Przez północ do tropików", to wspomnienie z



czasów minionej wojny starego lotnika, który nie mogąc już latać bojowo pełnił trudną służbę pilota transportowego nad Afryką. W polskiej literaturze lotniczej znam tylko jedną pozycję na podobny temat. Jest nią dawno już wyczerpana książka Bolesława Pomiana „Ku najjaśniejszej z gwiazd".

Książka Lutosławskiego, pełna ciekawych i oryginalnych spostrzeżeń na temat wydarzeń, których był świadkiem, ma co najmniej jedną bezsprzeczną zaletę — była napisana bezpośrednio po zakończeniu działań wojennych. Wrażenia autora są więc świeże, nie zniekształcone przez późniejszą lekturę o wojnie 1939—45 r. A wiadomo, że na ten temat wyszło już tyle książek, że można by z nich założyć pokaźnych rozmiarów bibliotekę. Lutosławskiemu dobrze udało się uchwycić klimat wypadków, które już przecież tak dawno przeszły do historii. Taka np. krótka rozmowa z kpt. lotnictwa francuskiego Doumin w czerwcu 1940 r. (str. 35) mówi o przyczynach klęski Francji może więcej, niż niejedna uczona rozprawa.

O okładce można tylko powiedzieć jedno słowo — okropna.

J. KOWNACKI



SZKOLENIE LOTNICZE

Marek Gręda — Puławy, Marek Mittek — Toruń, Mirosław Raszka — Góra Kalwaria, Wiesław Linek — Płock, Stanisław Kapusta — Kapanka, pta Skawina, Zbigniew Zawadzki — Bratkowice, pow. Rzeszów.

Szkolenie lotnicze w powietrzu rozpoczyna się w zasadzie w aeroklubach, które znajdują się we wszystkich miastach wojewódzkich (oprócz Koszalina) oraz w wielu miastach powiatowych.

Na szkolenie szybowcowe przyjmowana jest młodzież z liceów i techników w wieku od lat 15. Młodzież męska po ukończeniu takiego szkolenia, które odbywa się w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego, oraz po zdobyciu świadectwa dojrzałości może starać się o przyjęcie do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Natomiast maturzyści bez przeszkolenia na szybowcach starać się mogą o przyjęcie do Szkoły Chorążych Personelu Latającego w Dęblinie. Czynione są również próby przyjmowania do WOSL kandydatów bez wstępnego przeszkolenia w aeroklubach.

Tak więc uczniom szkół średnich w wieku 16 — 18 lat, pragnącym szkolić się w powietrzu, radzimy zgłaszać się do najbliższych miejsca zamieszkania aeroklubów regionalnych. Natomiast maturzyści, którzy ukończyli 18 lat, a którzy marzą o lotnictwie zawodowym, powinni zgłaszać się do najbliższych Powiatowych Sztabów Wojskowych, które udzielają dokładnych informacji o wszystkich szkołach wojskowych, w tym także lotniczych. Poprzez PSW kandydaci składają też podania-ankiety do wybranej szkoły wojskowej.

Gdy chodzi o rozpoczęcie szkolenia lotniczego w powietrzu w wieku poniżej 16 lat, to możliwość taka istnieje tylko po uzyskaniu zgody Ministra Komunikacji. Odpowiednie podanie do ministra należy składać poprzez macierzysty aeroklub i Centralny Zarząd Lotnictwa Cywilnego. Chcemy jednak podkreślić, że zgoda taka wyrażana jest tylko w wyjątkowych przypadkach.

APARATURA KIERUJĄCA Z ZAGRANICY

Teodor Danysz — Katowice. Nadesłana lub przywieziona z zagranicy aparatura kierująca do modeli pozostaje na komorze celnej do chwili przedłożenia zezwolenia Ministerstwa Łączności na jej wwóz. Posiadanie licencji radiomodelarskiej ułatwia otrzymanie takiego zezwolenia. Szczegółowe informacje można otrzymać w Głównym Urzędzie Ceł — Warszawa, ul. Koszykowa 6 a.

PAŹDZIERNIK MIESIĄCEM DOBROCI DLA ZWIERZĄT

Każdego roku październik jest Miesiącem Dobroci dla Zwierząt. Przychodzi wtedy czas na przypomnienie szerokim kręgom społeczeństwa:

— że zwierzęta nas żywią, ubierają, pracują z nami na roli, strzegą naszych domostw, pomagają nam w zwalczaniu szkodników, ratują nasze plony, oddają usługi w ratownictwie, w pracach Milicji Obywatelskiej i Wojska, w wykrywaniu szkód gazowniczych, giną w laboratoriach doświadczalnych w służbie ludzkości — jednym słowem od zarania historii ludzkiej towarzyszą nieustępliwie człowiekowi, który — niestety — nie zawsze odpłaca się dobrym traktowaniem i humanitarnym uśmiercaniem, gdy tego zajdzie konieczność,

— że przed nadchodzącą zimą należy zabezpieczyć pomieszczenia zwierzęce, gdyż zwierzęta cierpią na równi z nami, tylko skarżyć się nie potrafią,

— że Towarzystwo Opieki nad Zwierzętami w PRL ma bardzo małe fundusze, utrzymując się ze skromnych składek członkowskich, które nie wystarczają na udzielenie zwierzętom takiej pomocy, jakiej potrzebują one oraz na prowadzenie takiej pracy, jakiej od nas społeczeństwo oczekuje.

Jarosław Iwaszkiewicz w wypowiedzi na ten temat pisze: „Poczucie solidarności z „bratem psem i bratem kotem", wbrew dzikim i barbarzyńskim okrucieństwom, jakie się tak często dzieją na naszej ziemi, jest zadatkiem poczucia solidarności z „bratem człowiekiem", jest pierwszym krokiem na trudnej drodze zrozumienia prawdziwie człowieczej wspólnoty. W przygotowaniu tego pierwszego kroku tak ważne znaczenie ma wychowanie. A w tym wychowaniu działalność Towarzystwa Opieki nad Zwierzętami jest wstępem do trudnej pracy — i jakże niewdzięcznej — nauczenia ludzi ludzkich uczuć".

Te słowa kierujemy do wszystkich ludzi dobrej woli, którzy chcą nam pomóc w krzewieniu humanitaryzmu, którym los zwierząt nie jest obojętny i którzy w stosunku człowieka do innych istot żywych upatrują nie tylko sprawę zwierząt, ale również sprawę moralności społecznej oraz zwalczania szkodnictwa gospodarczego — z prośbą o wpłacenie choćby najmniejszych datków na specjalne konto, czynne **od 1 października do 15 listopada 1969 r.**

w PKO I O/M Warszawa
Nr 1-9-121941
„Miesiąc Dobroci dla Zwierząt"
PREZYDIUM ZARZĄDU GŁÓWNEGO TOWARZYSTWA OPIEKI NAD ZWIERZĘTAMI W PRL





Opalać się można newet na skrzydle „Foki", co właśnie ilustruje zdjęcie nadesłane przez **Mirosława Nikiciuka** z Białegostoku. Taki sposób opalania się jest niewątpliwie jeszcze jedną z wielu zalet tego szybowca. Wolelibyśmy jednak, aby „Foka" w pełni lata służyła właściwym jej przeznaczeniu celom.

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

LATAJĄCY DŹWIG Z NRD

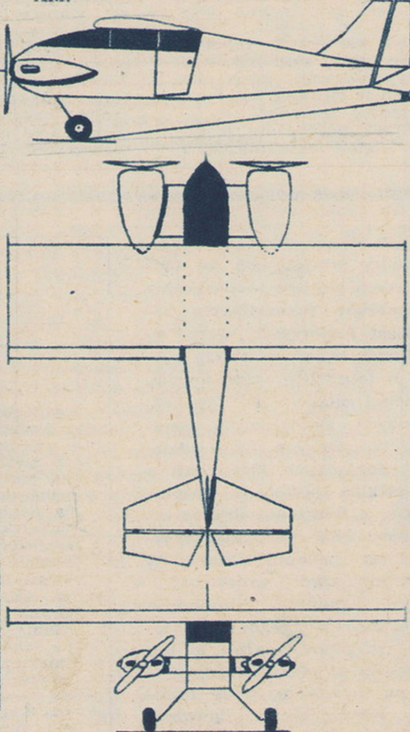


Śmigłowiec turbinowy Mi-8, należący do towarzystwa INTERFLUG z NRD, wykonał prace w czechosłowackich Tatrach przy budowie kolejki linowej. W czasie 25 h lotu śmigłowiec przeniósł 225 zasobników z mokrym betonem o łącznej masie 448 ton, jak również zespół prądotwórczy — na wysokość ponad 1 500 m. Poza tym Mi-8 układał elementy dla masztów stalowych 25 i 41 m na trasie linociągu na szczyt górski 2634 m.



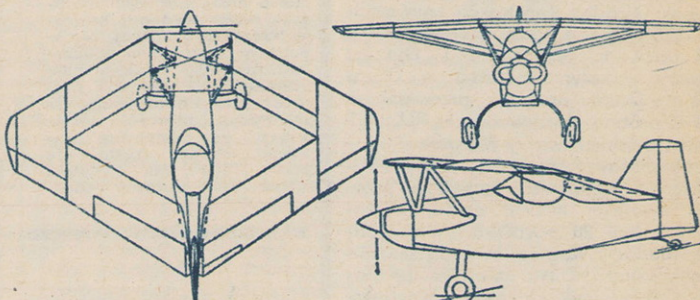
SAMOLOT AMATORSKI

Lacey M-10C, to 2-miejscowy samolot amatorski z 2 silnikami „Volkswagen". Poprzednio samolot ten latał z jednym silnikiem o mocy 65 KM.



LATAJĄCY ROMB

Inż. H. Warren zaprojektował oryginalny 1-miejscowy samolot eksperymentalny S-31. Badania modelowe wykazały dużą doskonałość aerodynamiczną oraz znakomitą stateczność. Prototyp znajduje się w budowie. Przewiduje się produkcję samolotu w zestawie konstrukcyjnym do montażu amatorskiego. Samolot jest niewrażliwy na przeciągnięcie.



NA POLACH NRD

Rolnictwo NRD jest obsługiwane przez oddział lotnictwa gospodarczego towarzystwa INTERFLUG. Dostarcza on nie tylko samolotów, ale także kompletne wyposażenie naziemne do prac gospodarczych. Na zdjęciu: czechosłowacki samolot rolniczy Z-37 „Cmelak" w służbie Niemieckiej Republiki Demokratycznej.

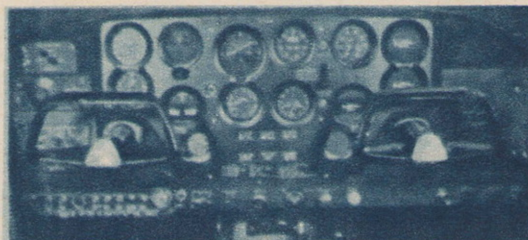


SAMOLOT TURYSTYCZNY

Przekrój perspektywiczny przedstawia 4-miejscowy samolot turystyczny Piper PA-24 „Comanche" z silnikiem o mocy 260 KM. Konstrukcja metalowa z elementami laminatowymi.

Rozpiętość — 10,97 m, długość — 7,71 m, wysokość — 2,27 m, pow. nośna — 16,53 m². Ciężar własny — 784 kG, ciężar całkowity max. — 1 406 kG. Prędkość max. — 312 km/h, dop. prędkość nurkowania — 365 km/h, prędkość przeciągnięcia — 108 km/h, pułap — 6 100 m, wznoszenie — 418 m/min., zasięg max. — 1 915 km, rozbieg — 232 m, dobieg — 282 m.

W dniach 18—20. VI. 1966 r. na samolocie „Comanche-B" Angielka Sheila Scott przeleciała samotnie dookoła świata (46 760 km). Jest to najdłuższy dotąd lot wykonany samotnie. Samolot miał 2 dodatkowe zbiorniki paliwa (246 l).



Rysunki i zdjęcia: „Interflug", „Avia", „Der Flieger", „Aviasport".



LOT NOWINY

POLSKIE LINIE LOTNICZE „LOT"

Nr 93 • Październik • 1969

POMYŚLNY ROZWÓJ

Jak wiadomo, Polskie Linie Lotnicze LOT obchodzą w roku obecnym jubileusz 40-lecia swego istnienia.

Przypomnijmy kilka faktów, świadczących o wzroście przewozów oraz zasięgu linii zagranicznych i krajowych LOT-u. W roku bieżącym uruchomiliśmy stałe połączenie z Warszawy do Stambułu. Dzięki temu długość linii zagranicznych wzrosła do 33731 km. Dodajmy, że samoloty LOT-u docierały w okresie szczytu przewozowego do 26 portów Europy, Afryki i Azji.

Na liniach krajowych otwarta została linia do Bydgoszczy. Była to realizacja licznych postulatów władz i społeczeństwa tego miasta, które domagały się przywrócenia połączenia lotniczego z Warszawą, a w miarę możliwości — również i z innymi ośrodkami kraju. Uruchomiliśmy rejsy pomiędzy dwoma wielkimi portami morskimi — Gdańskiem i Szczecinem. Ta linia także kiedyś istniała, a przywrócona została dla wygody zarówno przemysłu morskiego jak marynarzy i ich rodzin. Obecnie podróż pomiędzy Gdańskiem i Szczecinem trwa samolotem tylko godzinę. Dogodne połączenia uzyskał także Koszalin z Wrocławiem oraz Szczecin przez Wrocław z Krakowem.

W okresie letniego szczytu przewozowego uruchomiliśmy już — tradycyjnie jak co roku — linie sezonowe, pomijające Warszawę, jak na przykład: z Gdańska do Rzeszowa lub z Koszalina do Krakowa. W miarę potrzeby uruchamiane były loty dodatkowe w okolice podgórskie. Pewną trudność sprawiła nam konieczność przeniesienia — ze względów remontowych — rejsów do Katowic na podkrakowskie lotnisko Balice. W końcu czerwca długość linii krajowych wyniosła ogółem 6412 km i obejmowały one 10 miast wojewódzkich.

Łączna długość sieci krajowych i zagranicznych połączeń wyniosła już 40143 km.

Szczególnie pomyślne wyniki osiągnęliśmy w lipcu br. W tym właśnie miesiacu przewieźliśmy ogółem 109603 pasażerów, co stanowi wzrost w stosunku do lipca 1968 roku o 10 procent. Na liniach zagranicznych przewieźliśmy w tym miesiącu 34782 pasażerów, a krajowych — 74821. Od początku roku do końca lipca samoloty naszego przedsiębiorstwa przewiozły już prawie pół miliona pasażerów, w tym na liniach krajowych 342319 osób.

Podobnie było i w przewozach towarowych. Zanotowaliśmy poważny wzrost — i tak w lipcu br. LOT przewózł 842,3 T frachtu, z tego na liniach zagranicznych — 536 T. W porównaniu z lipcem ub.r. wzrost wyniósł odpowiednio 106 i 143 procent.

Szczególne znaczenie dla poprawy warunków odprawy pasażerskiej miało uruchomienie Międzynarodowego Dworca Lotniczego na warszawskim Okęciu. Dzięki temu ruch krajowy otrzymał znacznie lepsze pomieszczenia, zwolnione przez recepcję zagraniczną. Ważnym czynnikiem było także powiększenie taboru latającego o nowe samoloty odrzutowe. LOT posiada 5 samolotów odrzutowych typu Tu-144, rozwijających prędkość do 920 km/h. Docierają one do 14 portów zagranicznych, znacznie skracając czas podróży.



JESIENNE PODRÓŻE

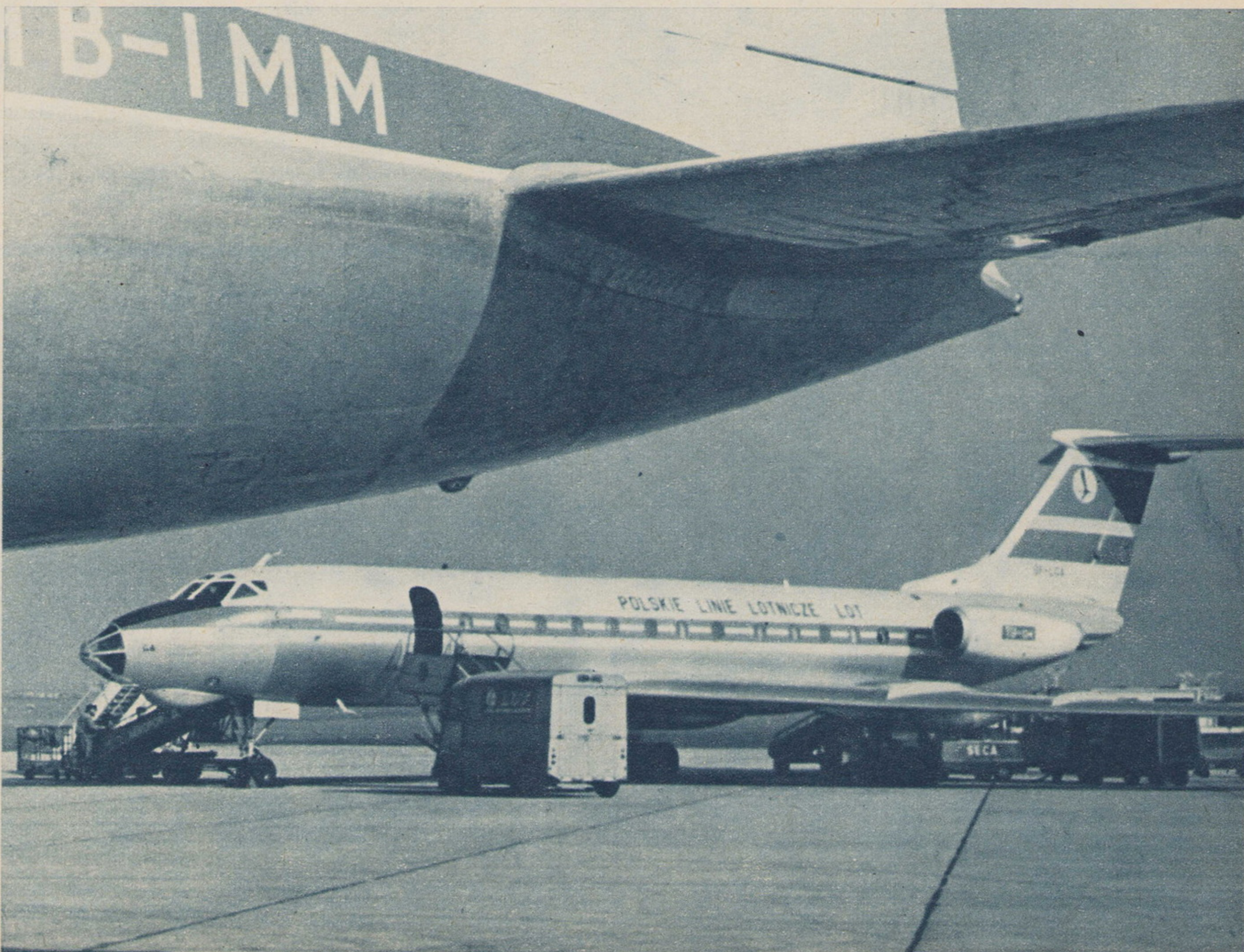
Mimo że skończyły się wakacje i zmniejszyła się fala urlopowiczów — na naszych lotniskach pasażerskich panuje ożywiony ruch. Jest to najlepszy dowód, że podróże lotnicze zyskują sobie coraz większe powodzenie. W miarę możności staramy się zwiększyć ilość rejsów na liniach krajowych. I tak w nowym jesiennym rozkładzie lotów wprowadziliśmy na trasie pomiędzy Warszawą i Wrocławiem duże i szybkie samoloty typu Ił-18. Zabierają one 92 pasażerów, a podróż trwa tylko 50 minut. Start tego samolotu — o czym zawiadamiamy wszystkich zainteresowanych — odbywa się z Warszawy o godzinie 7.00, a z Wrocławia o 8.50.

Również Bydgoszcz otrzymała dodatkowe połączenie. Tak więc samoloty z Warszawy startują do tego miasta o 17.20 i 20.30. a z Bydgoszczy o 7.00 i 18.50. Lot trwa tylko 60 minut.

Wprowadziliśmy także szereg nowych połączeń, które nie są wymienione w rozkładzie lotów, obowiązującym do 31 października br. Na trasie Warszawa — Gdańsk przybył samolot startujący ze stolicy o 8.40, a z Gdańska o 12.45. Na linii do Krakowa wprowadziliśmy dodatkowy rejs. Start z Warszawy o 12.00, a z Krakowa o 13.30.

Warto także pamiętać, że do 24 października istnieje dodatkowe połączenie do Gdańska. Start z Warszawy o 15.10. Do 25 bm. odbywać się będą dodatkowe rejsy z Gdańska — start do Krakowa o 7.00, powrót z Krakowa o 9.00 oraz do Wrocławia — start o 11.20.

Złota polska jesień zaprasza na urlopy. W ciszy, wśród piękna przyrody można znakomicie wypocząć, tym bardziej, że LOT ułatwia podróż.



NA WARSZAWSKIM LOTNISKU



Ostatnio gościliśmy w Polsce prezydenta CSRS generała Ludvika Svobodę. Po przylocie na warszawskie Okęcie — generał Svoboda przeszedł przed frontem kompanii honorowej Wojska Polskiego w towarzystwie przewodniczącego Rady Państwa PRL — Marszałka Polski Mariana Spychalskiego.



Na zaproszenie ministra komunikacji PRL — Mieczysława Zajfryda przybył do Polski minister komunikacji Finlandii — Paavo Aitio. Na naszym zdjęciu powitanie fińskiego gościa na warszawskim lotnisku Okęcie. Uścisk dłoni wymieniają ministrowie (od lewej): Paavo Aitio oraz Mieczysław Zajfryd.



LOT V

Samolotem z Warszawy do Pragi jeden tylko skok — odrzutowcem Tu-134 zaledwie 60 minut. Linia ta ma wieloletnie tradycje; na tej trasie podróżują zazwyczaj turyści z obu krajów. Wabi Złota Praha swymi zabytkami, a i Warszawa też jest silnym magnesem.

Praska placówka LOT-u, kierowana przez pełnego inicjatywy i przedsiębiorczego reprezentanta p. Tadeusza Augustynowicza, ściśle współpracuje z miejscowym Ośrodkiem Kultury Polskiej. Urządzane są rozmaite wystawy, pokazy mody, odbywają się spotkania z pilotami LOT-u. Działalność naszego przedsiębiorstwa cieszy się wśród czechosłowackiej publiczności dużym zainteresowaniem. Stałym powodzeniem wyróżniają się także spotkania i imprezy, urządzane przez Ośrodek Kultury wspólnie z praskim przedstawicielstwem LOT-u w rozmaitych miastach Czechosłowacji.

Ostatnio odwiedził Pragę nasz fotoreporter. Oto jego fotograficzna relacja.

SPORTOWE SPOTKANIE

Taki telex otrzymaliśmy właśnie z Paryża.

mnnn 094
wawhwlo
.lbgxhlo 141325
attn mr wojdyllo
podaje wyniki lo af
pilka-noziva 4/3 dla af
koszykowka 48/39 dla waw
siatkowka 3/2 dla af
rgds lodzinski



Przed odlotem z Warszawy na spotkanie ze sportową reprezentacją AIR FRANCE w Paryżu. Trzeci z prawej reprezentant francuskich linii lotniczych AIR FRANCE na Polskę — pan Louis Mosole, inicjator znakomitego pomysłu.

WIOSNĄ bieżącego roku odbyło się w Warszawie interesujące spotkanie pomiędzy reprezentacjami sportowymi dwóch towarzystw lotniczych — AIR FRANCE i PLL LOT. Rozegrano mecz piłki nożnej, koszykówki i siatkówki. Górą była nasza reprezentacja, ale nasi francuscy goście opuszczali Warszawę uśmiechnięci, zadowoleni zarówno z polskiej gościnności jak i atmosfery sportowych rozgrywek. Obecnie wyjechała do Paryża reprezentacja sportowa PLL LOT na rewanżowe spotkanie. Pierwsze wyniki otrzymaliśmy telexem, a ponieważ skróty nie dla wszystkich są zrozumiałe, rozszyfrujemy je: oto dowiadujemy się, że wyniki spotkania pomiędzy sportowcami AIR FRANCE i PLL LOT są następujące: piłka nożna 4:3 dla gospodarzy, koszykówka 48:39 dla LOT-u i siatkówka 3:2 dla AIR FRANCE. Tak więc dwa mecze przegraliśmy, jeden wygraliśmy. Atmosfera spotkań — jak w Polsce — przyjazna, koleżeńska, gościnna.

Dodajmy jeszcze, że tego rodzaju spotkania zorganizowane zostały z inicjatywy reprezentanta AIR FRANCE na Polskę — pana Louis Mosole. Pomysł okazał się znakomity.




Załoga odrzutowego samolotu Tu-134 po przylocie z Warszawy do Pragi.

W PRADZE



Lot z Warszawy był bardzo wygodny i przyjemny.




W Biurze PLL LOT. Reprezentant Tadeusz Augustynowicz w rozmowie z pasażerką.



A oto reprezentacja sportowa PLL LOT w komplecie. Życzyliśmy jej powodzenia. Mamy nadzieję, że w roku przyszłym dojdzie również do podobnych spotkań sportowych pomiędzy reprezentacjami nie tylko dwóch przedsiębiorstw. A może by tak pomyśleć o turnieju sportowców kilku towarzystw lotniczych?




Wierną pasażerką LOT-u na tej trasie jest Sława Przybylska, popularna w Polsce i Czechosłowacji piosenkarka. Widzimy ją na praskim lotnisku przed odlotem do Warszawy. Dodajmy, że p. Sława ma w repertuarze także piosenki lotnicze. Na zdjęciu z prawej Jana Krupowa, która pracuje w praskiej placówce LOT-u.

NASI LAUREACI

Już po raz piąty zorganizowany został wielki konkurs Polskiego Radia dla słuchaczy zagranicznych. Współorganizatorem były także — obok Orbisu i PKS-u — Polskie Linie Lotnicze LOT, które ufundowały przeloty do Polski. W roku bieżącym uzyskaliśmy ogółem ponad 16,5 tys. odpowiedzi na konkursowe pytania, dotyczące 25-lecia oraz turystyki naszego kraju. W początkach września laureaci przybyli do Polski — nagrodą był bowiem 12-dniowy pobyt w naszym kraju, połączony ze zwiedzaniem najciekawszych rejonów i zabytków. Trasa podróży wiodła z Warszawy do Wrocławia, Krakowa; laureaci uczestniczyli w spływie tratwami Dunajcem, widzieli Sandomierz i Gdańsk.



Od lewej: prezes Włodzimierz Sokorski, dyrektor Włodzimierz Wilanowski oraz Michał Wrzesiński

Na zakończenie pobytu odbyło się spotkanie przy lampce wina. Gości powitał prezes Komitetu do Spraw Radia i Telewizji — Włodzimierz Sokorski. W uroczystości wzięli także udział przedstawiciele dyrekcji PLL LOT — dyrektor inż. Włodzimierz Wilanowski oraz zastępca dyrektora do spraw handlowych mgr Magnus Hedemann. W imieniu laureatów przemawiał — w kilku językach — Polak z Belgii p. Michał Wrzesiński. Za miły pobyt w Polsce dziękował również p. Aldo Monetti, który w 1946 roku brał udział w młodzieżowej brygadzie odbudowy Warszawy.



Dyrektor LOT-u w rozmowie z laureatami naszego konkursu



Grupa gości skandynawskich. Pierwsza z prawej p. Kontio Sinnikka





NIESŁABNĄCA aktywność IATA, organizacji, która w br. obchodzi swoje 50-lecie, znajduje wyraz w pracach poszczególnych komitetów. I tak: oprócz Komitetu Przewozowego, który określa zadania dla 3 obszarowych konferencji przewozowych, powoływanych do opracowania kosztów eksploatacji, taryf i opłat pasażerskich i towarowych, rozkładów lotów oraz do ustalania współpracy między towarzystwami w zakresie sprzedaży biletów i rezerwacji miejsc, istnieją komitety:

TECHNICZNY — zajmuje się problemami sprzętu i jego eksploatacji, wprowadzeniem usprawnień technicznych w portach lotniczych oraz zagadnieniami związanymi z bezpieczeństwem podróży lotniczej.

PRAWNY — zajmuje się sprawami umów międzynarodowych, odpowiedzialnością przewoźnika, zagadnieniami wynikającymi z prawa lotniczego w stosunku do przewoźników i do pasażerów, rozwiązywaniem sporów prawnych i arbitrażem.

FINANSOWY — powołany jest do uzgadniania problemów związanych z działalnością finansową towarzystw członkowskich, m. in. ich wzajemnymi rozliczeniami (za pośrednictwem Biura Rozrachunków czyli tzw. Clearing House), kwestiami walutowymi oraz sprawami ubezpieczeń.

MEDYCZNY — opracowuje zagadnienia związane z badaniem zdrowia i sprawności fizycznej załóg lotniczych, ustalaniem potrzeb medycyny prewencyjnej oraz zabezpieczeniem najwłaściwszego przewozu dzieci, osób sędziwych i kalek. Prowadzi również badania nad wpływem czynników psychologicznych i fizjologicznych, działających w czasie lotu na stan zdrowia personelu latającego i pasażerów.

DORADCZY KOMITET D/S PUBLIC RELATIONS zajmuje się rozpowszechnianiem wiedzy o transporcie lotniczym na łamach prasy, radia i telewizji. Komitet ten redaguje i rozsyła do towarzystw członkowskich biuletyny statystyczne i techniczne oraz materiały informacyjne, przeglądy prasy fachowej i sprawozdania z przebiegu najważniejszych zebrań i konferencji.

POWROTY Z WAKACJI



Przez cały rok były dobre wyniki w nauce i potem w nagrodę od rodziców wycieczka zagraniczna — wypoczynek nad Balatonem, zwiedzanie Budapesztu. Obie sympatyczne panienki — Elżbieta i Ewa Żyłówny z Olsztyna — podróżowały na pokładzie naszego odrzutowego samolotu Tu-134. „W samolocie nie nudziło nam się ani przez chwilę — powiedziały naszemu fotoreporterowi po przylocie do Warszawy — były ciekawe prospekty i widoki z okna. Marzymy już o przyszłorocznych wakacjach."



Zdjęcia: Jerzy Woydyłło i Janusz Czerniak



Pan STANISŁAW KOWALSKI przyleciał do Warszawy aż z dalekiego Chicago. W Amsterdamie przesiadł się do polskiego samolotu i z niecierpliwością oczekiwał na odlot do dawno nie widzianego kraju.

„Na amsterdamskim lotnisku ogarnęło mnie ogromne wzruszenie — mówi p. Kowalski — gdy zobaczyłem samolot z biało-czerwonymi pasami na ogonie i napisem: Polskie Linie Lotnicze LOT. Nie mogłem usiedzieć na miejscu, tak bardzo było mi spieszno do odlotu. A potem wyczekiwany komunikat z megafonu dworca lotniczego i po raz pierwszy od dziewczyny z kraju usłyszałem polskie „dzień dobry". Miła, zgrabna stewardessa witała mnie i innych pasażerów serdecznym uśmiechem, zapraszając na pokład. Poczułem się od razu jak w domu. Jak bym był już w Polsce.

Chciałem rozmawiać ze stewardessami, wypytywać je o wszystko co w kraju, ale te dzielne dziewczyny były bardzo zajęte. Obsługiwały pasażerów szybko i uprzejmie, a przecież to nie tak łatwo roznosić tyle posiłków i napojów i to w czasie lotu. Byłem pełen podziwu dla ich pracy. Poprosiłem tylko, żeby powiedziały mi, kiedy będzie polska granica. Nie zapomniały i w tym momencie poczułem ogromne wzruszenie. To była już Polska!

Długo tu nie byłem. Pochodzę z Włoszczowej. W czasie wojny walczyłem w partyzantce, potem dostałem się do niewoli, chorowałem i losy rzuciły mnie za Atlantyk. Ale mimo upływu lat, ani ja, ani moja żona Irena, nie mogliśmy zapomnieć kraju. Cieszę się, że przyleciałem właśnie w 30 rocznicę wybuchu drugiej wojny światowej, że mogłem być uczestnikiem rozmaitych uroczystości.

Z satysfakcją powitałem już na wstępie dwie sprawy, nie wiedziałem, że LOT posiada odrzutowe samoloty, a także, że jest w Warszawie taki ładny i nowoczesny dworzec lotniczy. Mówili mi sąsiedzi, że były tu baraki, a widzę tak piękną budowlę. Serdecznie gratuluję.

W czasie mego pobytu wiele podróżowałem po Polsce, korzystając także z usług przewozowych LOT-u. Macie bardzo wygodne połączenia — można samolotem zwiedzić całą Polskę. Dowiedziałem się również z przyjemnością, że LOT obchodzi w tym roku jubileusz 40-lecia. Proszę przekazać całej załodze moje najlepsze życzenia dalszego rozwoju przedsiębiorstwa, dobrych wyników w pracy i lotów za Atlantyk. Oby to się stało jak najszybciej — życzę tego LOT-owi i sobie".







Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wewn. 44. Redaktor odpowiedzialny: JERZY WOYDYŁŁO. Wkładka do n-ru 40 (952) „Skrzydlatej Polski" z dnia 5 października 1969 r.)